

Den organiserte smuglingen av sigaretter til Norge

En teoretisk studie av de polske nettverkene

Kristian Schei



Masteroppgave i Samfunnsøkonomi

UNIVERSITETET I OSLO

Vår 2014

Den organiserte smuglingen av sigaretter til Norge

En teoretisk studie av de polske nettverkene

© Kristian Schei

2014

Den organiserte smuglingen av sigaretter til Norge

Kristian Schei

<http://www.duo.uio.no/>

Trykk: Reprosentralen, Universitetet i Oslo

Sammendrag

Smuglingen av sigaretter til Norge er relativt lav sammenlignet med andre europeiske land, men er tilsynelatende økende og selve innførselen blir stadig bedre organisert. Den illegale handelen med sigaretter til Norge er hovedsakelig tradisjonell, der kjente merkesigaretter erverves i lavkostland for så å bli ulovlig importert til Norge. Dette er en av flere faktorer som gjør det vanskelig å sammenligne smuglingen til Norge med andre vest-europeiske land, der smuglingen av falske sigaretter, Jin Ling sigaretter og storskalasmugling er mer dominerende.

I oppgaven beskriver jeg en ulovlig aktivitet, noe som gjør det vanskelig å få tilgang på godt datamateriale. Vanskeligheter med å trekke paralleller til andre land og annen type smugling gjør også at jeg i mindre grad kan basere meg på tidligere forskning alene. For å se nærmere på hvilke merker som smugles, hvor de kommer fra og hvilke typer smuglersigaretter som tilsynelatende dominerer i Norge, har jeg tatt utgangspunkt i MS Intelligence sin årlige undersøkelse som gjøres på vegne av de store tobakksprodusentene i Norge. Den går ut på at 5000 tomme sigarettpakker samles inn fra gater og åpne søppelkasser i de største byene i landet. Pakkene blir så analysert for å se hvor sigarettene kommer fra, om de eventuelt er avgiftsbelagte og om de faktisk er lovlig produserte. For å få bedre kjennskap til selve innførselen av sigaretter, har jeg også gjennomført intervjuer med en politiadvokat og en politioverbetjent i Østfold politidistrikt, Tollvesenet, British American Tobacco og Philip Morris International. I tillegg har jeg tatt utgangspunkt i dommer og politiavhør for å få en detaljert beskrivelse av hvordan smuglernetverkene opererer.

Denne oppgaven ser nærmere på hvordan organiserte polske nettverk smugler sigaretter til Norge etter å ha ervervet sigarettene direkte fra grossist i Polen. Nettverkene videreselger så sigaretten til distributører i hele landet. Jeg har satt opp en modell som ser nærmere på hvordan nettverkene maksimerer fortjenesten ved å velge optimalt antall kjøretøy og sigaretter i hver smugleroperasjon, samtidig som de aktivt reduserer sannsynligheten for å bli tatt ved omfattende bruk av etterretning og konkrete risikominimerende tiltak. Modellen tar også hensyn til eventuelle eksogene tiltak fra norske myndigheters side, og hvordan tiltakene vil kunne påvirke effekten av smuglernes ulike konkrete risikominimerende tiltak. I de aller fleste tilfellene smugler også nettverkene alkohol, men mengden alkohol vil være eksogent gitt i modellen. Modellen kan deles inn i fire deler som tar for seg henholdsvis inntektssiden, risikoen for å bli tatt, kostnader ved å smugle og kostander ved å bli tatt. Distribusjonssiden er

ikke en del av modellen, så det er et gap mellom markedsprisen på smuglersigaretter og nettverkens utsalgspris.

Den teoretiske modellen viser at smuglingen er svært lukrativ, men også at kostnadene ved å bli tatt er vesentlige. Dette er grunnen til at nettverkene bruker store ressurser på å redusere sannsynligheten for å bli tatt. Norske myndigheter kan øke sannsynligheten for at en smuglerbil blir tatt, men om økningen er relativt liten vil dette ikke ha noen effekt på optimaliseringen av antall sigaretter i hver smugleroperasjon. Modellen viser at økningen i sannsynligheten for å bli tatt må være betydelig for at de høye kostnadene ved å bli tatt, skal ha en påvirkning på det totale antallet sigaretter som smugles. Om ønsket først og fremst er å begrense smuglingen, vil det trolig være mer effektivt å redusere distribusjonen av sigaretter, noe som i dag er faktoren som begrenser andelen konsumerte smuglersigaretter i Norge.

Forord

Jeg vil rette en stor takk til min veileder Jo Thori Lind som har vært svært behjelpelig i hele prosessen. Han har gitt verdifulle tilbakemeldinger på den teoretiske modellen og gode råd om hvordan jeg best mulig skal håndtere utfordringene ved at det er lite offentlig tilgjengelig informasjon på området.

Jeg vil også takke Politihøgskolen og Kripos som har hjulpet meg i å komme i kontakt med personer som har detaljert kjennskap til denne formen for kriminalitet. Professor Klaus von Lampe ved John Jay College of Criminal Justice har anbefalt gode artikler skrevet av økonomer som har sett nærmere på denne typen kriminalitet. I tillegg har artiklene hans vært et godt utgangspunkt for å forstå sigarettsmuglingen fra et mikroperspektiv.

En stor takk også til Christian Angell, Hanne Sannerhaugen, Jan Robert Kvam, John Skarpeid og Per Helge Kvendseth som ved lengere intervjuer har bidratt til verdifull informasjon om hvordan distribusjonen og smuglingen av sigaretter foregår.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
2	Tidligere litteratur og metode.....	3
3	Generell beskrivelse av sigarettsmugling.....	7
4	Hvilke typer sigaretter som smugles til Norge og hvor de kommer fra.....	10
4.1	Jin Ling og falske sigaretter i Norge	10
4.2	Hvilke sigarettmerker etterspørres på det illegale markedet?	11
4.3	Hvor kommer sigarettene fra?	12
4.4	Kjente måter å smugle sigaretter på til Norge	15
4.5	Distribusjon av illegale sigaretter	16
4.6	Den organiserte smuglingen fra Polen.....	17
5	Teoretisk modell basert på smuglernes adferd.....	19
5.1	Inntektssiden	22
5.2	Sannsynlighet for å bli tatt.....	23
5.2.1	Ulike typer etterretning	24
5.2.2	Konkrete risikominimerende tiltak.....	25
5.2.3	Politi og tollmyndigheters tiltak.....	26
5.3	Kostnader ved å smugle.....	26
5.3.1	Anskaffelseskostnader.....	27
5.3.2	Transportkostnader	27
5.3.3	Lønnskostnader	28
5.3.4	Kostnader ved etterretning og konkrete risikominimerende tiltak.....	32
5.4	Kostnader ved å bli tatt.....	33
5.4.1	Straffekostnaden.....	33
5.4.2	Inndragelse av kjøretøy	35
6	Optimalisering av modellen	36
6.1	Optimal mengde X i hvert kjøretøy	36
6.1.1	Optimal X i skjæringspunktet mellom simpel og grov avgiftsunndragelse	36
6.1.2	Optimal X defineres ved en hjørneløsning	38
6.1.3	Grafisk forklaring	39
6.2	Optimalt antall kjøretøy, γ , for hver enkelt smugleroperasjon	41
6.2.1	Antall kjøretøys påvirkning på straffen.....	42

6.2.2	Faktorer som begrenser γ	43
6.2.3	Empirisk observasjon av γ	44
6.3	Optimal bruk av etterretning, z	46
6.4	Optimalisering av $\alpha_i(\beta)$	47
7	Hva forteller modellen oss?.....	50
7.1	Redusere den ulovlige innførselen av sigaretter.....	51
7.2	Redusere etterspørselen	53
7.2.1	Begrense distribusjonen av sigaretter.....	54
7.2.2	Øke prisen på det svarte markedet og redusere smuglernes utsalgspris	55
8	Konklusjon	57
	Litteraturliste	59
	Vedlegg 1	63
	Vedlegg 2	64

1 Innledning

Smugling av sigaretter skiller seg fra smugling av andre narkotiske stoffer ved at det i utgangspunktet er en lovlig vare som innføres. Det som i hovedsak gjør aktiviteten ulovlig er unndragelse av skatter og avgifter. Smugling fører til at sigaretter blir tilbudt til en pris langt under lovlig utsalgspris, noe som resulterer i en potensiell høy profitt for smuglere og store besparelser for konsumenter. Dette kommer på bekostning av myndigheters skatteinntekter. Økt tilgang på billige sigaretter stimulerer også til økt konsum, og undergraver dermed offentlig helsepolitikk. Resultatet av sigarettsmuglingen er dermed økte samfunnsøkonomiske kostnader som følge av dårligere folkehelse og flere tobakksrelaterte sykdommer (Pacula and Chaloupka, 2001).

Statistikk fra tollvesenet viser at både antall og mengde beslag har økt jevnt de siste årene (Kripos, 2014), samtidig som lovlig salg i Norge faller (BAT, 2013). Omtrent halvparten av den totale mengden sigaretter som ble beslaglagt første halvdel av 2012 er fordelt på kun 1 % av totalt antall beslag (KRIPOS, 2014). Flere av aktørene som er involverte i de største beslagene er tilsynelatende godt organiserte.

Sigarettsmugling, eller illegal handel av sigaretter, kan deles inn i tre nivåer: anskaffelse av sigaretter, et mellomnivå der sigarettene flyttes i retning av konsumentene og distribusjonssiden (von Lampe, 2011). Med utgangspunkt i de to første nivåene vil jeg lage en teoretisk modell som beskriver den organiserte smuglingen til Norge sett fra et mikroperspektiv. Distribusjonssiden vil ikke være en del av modellen, men den vil ligge til grunn for å analysere etterspørselen etter smuglersigaretter og hva smuglerne får for hver sigarettpakke.

Den teoretiske modellen vil beskrive de organiserte smuglernetterkenes fortjeneste ved å se nærmere på valgene de gjør i forbindelse med hver smugleroperasjon. Modellen vil vise hvordan smuglerne velger optimal mengde sigaretter i hvert kjøretøy, antall kjøretøy i hver smugleroperasjon og hvordan de aktivt reduserer sannsynligheten for å bli tatt ved bruk av etterretning og konkrete risikominimerende tiltak. Valgene gjøres for å maksimere fortjenesten og tar hensyn til hvordan tiltakene påvirker den forventede straffen, sannsynligheten for å bli tatt samt de ulike kostnadene valgene medfører. Modellen vil også fange opp effekten som norske myndigheter sine tiltak vil ha på smuglernes tilpasning. Videre

vil modellen være utgangspunkt for å se på hvilke faktorer som begrenser sigarettsmuglingen i dag og hvordan norske myndigheter eventuelt kan redusere denne type kriminalitet.

Siden dette er en ulovlig aktivitet, er det vanskelig å finne troverdige data og informasjon om virksomheten. Kapittel 2 beskriver derfor metodene jeg bruker for å utarbeide den teoretiske modellen.

2 Tidligere litteratur og metode

Det finnes i praksis ingen litteratur som går i dybden hva angår smugling av sigaretter til Norge. Kripos har et eget kapittel i sin årlige statusrapport om den organiserte smuglingen til Norge, som er skrevet i samarbeid med tollvesenet (Kripos, 2014). Rapporten beskriver i liten grad omfanget, størrelsesforholdet mellom de ulike aktørene eller hvilke typer smuglersigaretter som innføres. Den beskriver primært hvem som driver med sigarettsmugling og i enkle trekk hvordan de opererer. Det har vært mer forskning på smugling av alkohol til Norge, som i mange tilfeller har vesentlige likehetstrekk med måten enkelte aktører smugler sigaretter på. De største smugleraktørene smugler også alkohol sammen med sigaretter. Likevel vil tidligere artikler om sprit- og alkoholsmugling til Norge ha mindre relevans for den godt organiserte sigarettsmuglingen til Norge i dag, og kun bidra til en generell forståelse om hvordan smugling til Norge kan foregå.

Internasjonalt har det vært et større fokus på illegal handel med sigaretter, også blant økonomer. Artikler fra 90-tallet og begynnelsen av 2000-tallet beskriver ofte den omfattende storskalasmuglingen og tobakksprodusentenes rolle. Etter at denne typen smugling har blitt kraftig redusert de siste årene, har fokuset vært på de nye formene for illegal handel som smugling av falske og billigproduserte sigaretter, i tillegg til den tradisjonelle smuglingen som utnytter prisgapet mellom ulike land.

Artiklene beskriver ofte hvordan smuglingen foregår fra et makroperspektiv og hvilke tiltak som har bidratt til å redusere det svarte markedet i ulike land. Den tyske professoren Klaus von Lampe har forsket mye på sigarettsmugling og er en av få som går mer i detalj på hvordan anskaffelsen, smuglingen og distribusjonen foregår i et mikroperspektiv. Det som gjør enkelte av hans artikler svært interessante er at han beskriver smuglingen fra Polen til Tyskland og videresalget på gatenivå (von Lampe, 2003, 2005a). Det har vist seg at mange av de polske smugleraktørene som han tar utgangspunkt i, kommer fra områder der smuglerne har endret markedet sitt fra Tyskland til Norge. Grunnen er høyere avkastning ved å smugle til Norge. Dette er opplysninger som har kommet fram i politiavhør og intervjuene med politiet i Østfold. Likevel er det trolig flere likhetstrekk ved distribusjonen og anskaffelsessiden enn ved selve innførselen. Informasjonen er derfor kun et utgangspunkt for videre analyse av smuglingen til Norge.

Det har altså vært svært lite systematisk forskning på smugling av sigaretter til Norge. I Europa er det store variasjoner i hvor mye som smugles til og fra hvert enkelt land, hvilke typer sigaretter som smugles, hvem som smugler, hvordan det smugles og hvordan sigarettene distribueres etter at de har blitt smuglet inn i landet. Strengere kontroll og lavere kvote gjør det vanskeligere og dyrere å smugle varene inn til Norge, enn for eksempel til Sverige. Dette er faktorer som gjør det vanskelig å bruke tidligere forskning som grunnlag for å beskrive smuglingen til Norge.

Den største utfordringen med oppgaven er å prøve å beskrive en ulovlig aktivitet. Dette gjør det vanskelig å få tilgang på godt datamateriale. I tillegg er det lite tilgjengelig informasjon fra norske myndigheter som går i dybden på denne formen for smugling. Vanskeligheter med å trekke paralleller til andre land og annen type smugling gjør også at jeg i mindre grad kan basere meg på tidligere forskning alene.

Artikler som beskriver smuglingen i andre europeiske land og Nord-Amerika har gitt kjennskap til ulike smuglermetoder, mekanismer som driver denne typen kriminalitet og hvilke typer sigaretter som omsettes på det svarte markedet i ulike land. For å få bedre kjennskap til hvilke faktorer som er relevante for smuglingen til Norge har jeg gjennomført intervjuer med personer som på ulike måter har kjennskap til denne formen for kriminalitet. Intervjuobjektene kan bekrefte at intervjuene er gjennomførte, men ønsker ikke å bli brukt som kilde i forbindelse med de opplysningene de har gitt. Hovedårsaken er at mye av informasjonen som har blitt gitt ikke er offisiell.

Jeg har tatt utgangspunkt i tidligere artikler om sigarettsmugling i forbindelse med intervjuene av en politiadvokat og en politioverbetjent i Østfold politidistrikt, Tollvesenet, British American Tobacco og Philip Morris International. Jeg har også hatt skriftlig kontakt med Politihøgskolen og Kripas. Intervjuene med politiet i Østfold, som har arbeidet tett med denne typen saker, har vært svært nyttig i beskrivelsen av den organiserte innførselen av sigaretter til Norge. De har også bidratt til å bekrefte og avkrefte ulike teorier jeg har hatt om sigarettsmuglingen til Norge. Intervjuet med Tollvesenet bidro til et mer helhetlig perspektiv og nærmere kjennskap til eksisterende tiltak mot denne typen kriminalitet. Tobakksprodusentene har bidratt til en bredere analyse av distribusjonssiden i Norge og tilgang på datamateriale som ligger til grunn for de senere intervjuene.

Et viktig utgangspunkt for å analysere smuglingen til Norge er å kartlegge hvilke typer sigaretter som smugles og hvor de kommer fra. Tollvesenet har kun statistikk for antall sigaretter, og gjennomfører ingen systematiske undersøkelser på merker, opprinnelsesland eller om sigarettene er lovlig produserte. For å se nærmere på dette har jeg derfor tatt utgangspunkt i MS Intelligence sin årlige undersøkelse, «Empty Discarded Pack Collection», som gjøres på vegne av de store tobakksprodusentene i Norge. Undersøkelsen går ut på at det tilsammen plukkes 5000 tomme sigarettpakker fra gater og åpne søppelkasser i de største byene i landet. De blir så analysert for å se om de er beskattet, hvilket land de eventuelt er beskattet i, hvilket merke de har og om de er forfalskede. Undersøkelsen gjennomføres på samme tid hvert år, og jeg har fått tilgang til datagrunnlaget fra 2011, 2012 og 2013. Selv om undersøkelsen primært fanger opp utviklingstrekk, vil den også være et godt utgangspunkt for å se nærmere på hvilke typer sigaretter som smugles til Norge.

Jeg har fått tall fra tollvesenet som viser de største sigarettbeslagene fra 2007 til sommeren 2013. Videre har jeg primært sett på smuglersakene i 2012 og 2013 der flere kjøretøy har blitt stoppet samtidig. For å forstå smuglernes adferd har jeg tatt utgangspunkt i rettskraftige dommer i forbindelse med noen av disse sakene, i tillegg til intervjuene med politiet og tollvesenet. Jeg har også sett på dommer som enda ikke er rettskraftige fordi dette ikke endrer beskrivelsen av selve innførselen.

Vanlig praksis blant smuglerne er å si svært lite i politiavhør utenom å innrømme at man selv er ansvarlig for varene som er smuglet inn. Det finnes likevel flere unntak der smuglerne har fortalt detaljert om innførselen, hvem som er involvert og betalingen for hvert oppdrag. Jeg har fått tilgang til flere politiavhør som er gjort i forbindelse med ulike smuglersaker. Noen av avhørene referer også til saker som kun har resultert i bøter. Enkelte har fått problemer i ettertid fordi de har fortalt for mye om hvordan smuglingen foregår. Politiavhørene gir et godt innblikk i hvem smuglerne er og i hvor stor grad hver enkelt kurer er involvert i de ulike smugleroperasjonene, i tillegg til ytterligere detaljer utover det som står i de rettskraftige dommene. Avhørene er konfidensielle og jeg kan derfor ikke referere til sak eller person i oppgaven. Jeg har sett nærmere på åtte avhør og informasjon fra disse vil kun refereres til som «i politiavhør», om ikke informasjonen også kommer frem i de ulike rettsdokumentene.

Mye av informasjonen og antagelsene i modellen baserer seg altså på informasjon fra intervjuene og politiavhørene, men støttes også av rettsdokumenter fra de ulike rettssakene jeg har sett nærmere på. Dette har vært avgjørende informasjon for å få en mer detaljert

beskrivelse utover det som står i de ulike dommene, og for å bekrefte relevansen til andre kilder. Mangelfull data på området gjør at smuglingen best beskrives gjennom en teoretisk modell og ved at de ulike antagelsene i modellen baserer seg på flere kilder. Det er derfor ingen parametere eller variabler som alene tar utgangspunkt i politiavhørene. Avhørene er derfor primært et supplement til allerede oppgitte kilder.

For å sammenligne prisnivået mellom ulike land har jeg sett på KPMG sin rapport «Project Star 2012 Results» som er gjennomført på vegne av Philip Morris International (KPMG, 2013). I flere europeiske land er det fastpris på sigaretter. I andre land, som Norge, kan prisene variere om sigarettene selges i kiosker eller dagligvareforretninger. Utsalgsprisene rapporten tar utgangspunkt i er fra kiosker og tobakksutsalg i ulike europeiske land, noe som betyr at prisnivået også kan være noe lavere enn hva rapporten gir inntrykk av. Dette forandrer likevel ikke det faktiske prisforholdet mellom de ulike landene i nevneverdig grad.

3 Generell beskrivelse av sigarettsmugling

Det er vanskelig å anslå hvor stor den illegale sigarettshandelen er, men også hvordan andelen konsumerte smuglersigaretter har endret seg over tid. Verdensbanken estimerte i 2000, basert på data fra 1995, at mellom 6 % og 8,5 % av det globale konsumet av sigaretter var smuglet. Estimaten på 6 % var basert på gapet mellom lovlig eksport og lovlig import, justert for blant annet salg i avgiftsfrie soner som flyplasser og båter. Estimaten er dermed et mer presist anslag på andelen sigaretter som kan relateres til storskalasmuglingen, som vil beskrives nærmere senere. Estimaten på 8,5 % inkluderer også andre former for smugling, basert på ulike kilder (Merriman and Yureklii, 2000). Det er også vanskelig å anslå utviklingen over tid fordi storskalasmuglingen har blitt kraftig redusert, mens andre typer sigarettsmugling har økt. Estimaten fra 90-tallet og slutten av 2000-tallet baserer seg altså på ulike typer smugling noe som gjør det vanskeligere å sammenligne data over tid.

Deler man land inn i kategorier basert på BNP og avgiftsnivå, er andelen konsumerte smuglersigaretter ganske jevn mellom kategoriene. Likevel kan det være store forskjeller mellom hvert enkelt land i samme kategori. Det er altså ingen klar sammenheng mellom avgiftsnivå og andelen konsumerte smuglersigaretter (Buehn and Rarzanegan, 2012).

Anslagene på hvor stor andel konsumerte sigaretter som i dag kommer fra illegal sigarettshandel varierer mye. Jeg har derfor tatt utgangspunkt i estimer basert på tall fra 2007 der forskerne Joossens og Raw har samlet opplysninger fra ulike artikler, statlige publikasjoner, markedsundersøkelser og personlig kontakt med tollmyndigheter. Opplysningene var basert på informasjon fra 84 land rundt i verden og viste at 11,6 % av det globale konsumet kunne relateres til ulovlig sigarettshandel. I land som faller under kategorien «høyinntektsland» var estimaten på 9,8 %. Totalt ble det anslått at det konsumeres 657 milliarder smuglersigaretter årlig (Joossens and Raw, 2011). Samlet tap av skatteinntekter er anslått til å ligge på rundt 40,5 milliarder dollar (Lieberman and Blecher, 2011). I Norge er andelen trolig betydelig lavere enn 9,8 %, men den høye andelen grensehandel og smugling til eget bruk kompliserer beregningene.

Det er i hovedsak fire måter å klassifisere ulovlig handel med sigaretter på. De har ulik grad av illegalitet, utover det å unndra avgifter i landet de omsettes i, og ulik grad av kompleksitet i selve innførselen.

Den mest tradisjonelle typen smugling er oppkjøp av store partier sigaretter i land med et lavt avgiftsnivå, for så å selge dem i et land med et høyere avgiftsnivå. Dermed vil smuglerne kunne dra fordel av prisgapet på de lovlige markedene i de respektive landene. I enkelte land vil avgiftsnivået ligge på hele 70 til 80 prosent av selve utsalgsprisen (von Lampe, 2005b) og det kan gjøre den potensielle profitten svært høy. Dette er blant annet tilfellet i Norge.

Storskalasmugling er et begrep på en type sigarettsmugling som drar fordel av lover knyttet til internasjonal handel, der sigarettene unngår toll og andre avgifter når de er i transitt.

Sigarettene ankommer ofte havner i Nederland eller Belgia, der de har midlertidig dispensasjon fra skatter og avgifter. Sigarettene er registrert med endelig destinasjon i et tredje land utenfor EU, men ofte forlater de aldri EU eller de blir lovlig eksportert for så å bli ulovlig importert tilbake (von Lampe, 2005b). Dette var en form for smugling som i stor grad var mulig fordi tobakksprodusentene fraskrev seg ansvaret for hvor sigarettene endte opp etter at de var solgt til distributører. Resultatet var at mange sigaretter endte opp på det svarte markedet til sterkt reduserte priser, noe som stimulerer til økt konsum. Tobakksprodusentene fikk samme fortjeneste om sigarettene ble solgt på det lovlige eller ulovlige markedet.

(Joossens and Raw, 1998). I 2004 ble Phillip Morris dømt til å betale et større beløp som kompensasjon for tapte skatteinntekter etter at EU-kommisjonen og ti andre europeiske land gikk til sak mot dem og andre tobakksprodusenter. Denne metoden er mindre utbredt i dag etter at tobakksprodusentene har blitt holdt ansvarlig for den ulovlige handelen og indirekte blitt tvunget til samarbeid etter de ulike søksmålene. (Joossens and Raw, 2008).

Forfalskede sigaretter er etterligninger av merkesigaretter der både sigarettene og innpakningen er fremstilt illegalt av uautoriserte produsenter med den hensikt å ligne mest mulig på det originale merket. Tobakken og tilsetningsstofferer er ulik det originale merket, og det er naturlig nok ingen lovlig regulering eller kontroll i kvaliteten på innholdet.

Sigarettenes innhold kan variere etter hvor de er produsert, men det er ingen automatikk i at de er mer helseskadelige enn lovlig produserte sigaretter. Kina er den største produsenten av denne typen sigaretter, og det er i dag vanskelig å stoppe selve produksjonen (von Lampe, 2011).

I nyere tid har det dukket opp en ny kategori smuglersigaretter, som ofte går under samlebetegnelsen «White Brands». Disse sigarettene er produsert lovlig i områder i Øst-Europa, hovedsakelig Kaliningrad og Hviterussland, ofte under merkenavnet «Jin Ling» (von Lampe, 2011). Sigarettene har derimot ikke et lovlig marked og ender derfor i all hovedsak

opp på det svarte markedet. Sigarettene produsert i Kaliningrad er avgiftsfrie, de trenger ingen produksjonslisenser og fabrikkene er lovlige. Det gjør at utsalgsprisen kan bli svært lav.

Aktører som ønsker å frakte disse sigarettene til det svarte markedet i Europa, vil dermed kunne tilby en lavere utsalgspris enn smuglere som tilbyr kjente merkesigaretter. «Jin Ling» er det dominerende merket blant denne typen smuglersigaretter, noe som har ført til at navnet har blitt en generell betegnelse på denne typen sigaretter.

4 Hvilke typer sigaretter som smugles til Norge og hvor de kommer fra

I forbindelse med store beslag gjøres det ingen systematiske undersøkelser om hvor sigarettene er ervervet, hvilke merker som smugles og om de faktisk er ekte. For å få bedre oversikt over dette har jeg tatt utgangspunkt i undersøkelsen «Empty Discarded Pack Collection» som ble beskrevet i kapittel 2. De totalt 5000 tomme sigarettpakkene som samles inn fra gater og åpne søppelkasser i Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand, Stavanger, Tromsø, Fredriksstad og Bærum blir analysert for å se om de er beskattet, hvilket land de er eventuelt er beskattet i, hvilket merke de har og om de er forfalskede (MS Intelligence, 2013).

Undersøkelsen dekker ikke hjem, arbeidsplasser eller andre arenaer utover det som er beskrevet over. Utvalget vil derfor ikke være representativt for å forklare andelen sigaretter i de ulike kategoriene, men likevel gi et anslag på hvor omfattende de ulike smuglerkategoriene kan være. Undersøkelsen er gjort på samme tid tre år på rad, og fokuserer først og fremst på utviklingen over tid. I tillegg gir undersøkelsen en ide om hvor smuglersigarettene kommer fra, noe tollvesenet ikke har gode data på.

4.1 Jin Ling og falske sigaretter i Norge

Det er dyrere å smugle sigaretter til Norge enn til andre europeiske land. Dette gjør at kostnader knyttet til innførselen av sigarettene blir relativt sett høye i forhold til kostnader knyttet til selve ervervelsen. Såkalte «White Brands», som ofte selges under navnet «Jin Ling», har tatt store andeler av det svarte markedet i Europa etter 2004 (von Lampe, 2011). Denne typen sigaretter er først og fremst konkurransedyktige på pris og ikke kvalitet. Undersøkelsen viser ingen tegn på at Jin Ling sigaretter blir ulovlig importert til Norge. Dette kan trolig forklares med at prisgapet på det svarte markedet mellom kjente merkesigaretter og de billige Jin Ling sigarettene ikke blir stort nok til at de blir attraktive for konsumenter i Norge.

Andelen falske sigaretter økte i følge undersøkelsen fra 0,2 % i 2012 til hele 2,9 % i 2013 (MS Intelligence, 2012, 2013). Det er likevel for tidlig å konkludere med at denne økningen er reell. Det ble gjort et beslag av forfalskede sigaretter i Bergensområdet i forkant av undersøkelsen, noe som kan ha påvirket tallene. Av den totale innførselen av

smuglersigaretter så står de falske sigarettene for en relativt liten andel foreløpig. Hovedgrunnen til dette er trolig at sigarettene først og fremst ligner på originalmerket i utseende, men ikke i smak. Distributører av falske sigaretter i Norge vil dermed ikke levere den varen konsumenten ønsker, og dette vil skade markedet på lenger sikt. Forfalskede sigaretter omsettes derfor først og fremst ved salg på åpen gate og i små kiosker og restauranter i sentrum av byer som Oslo og Bergen der det er færre faste kjøpere og selgeren er mindre avhengig av faste kunder. Dette er også med på å overvurdere andelen forfalskede sigaretter i undersøkelsen siden datagrunnlaget fra byer som Bergen og Oslo står for mer enn 50 % av de samlede sigarettpakkene. Kjøpere av piratsigaretter kan også ha større tilbøyelighet for å kaste pakkene fra seg på åpen gate.

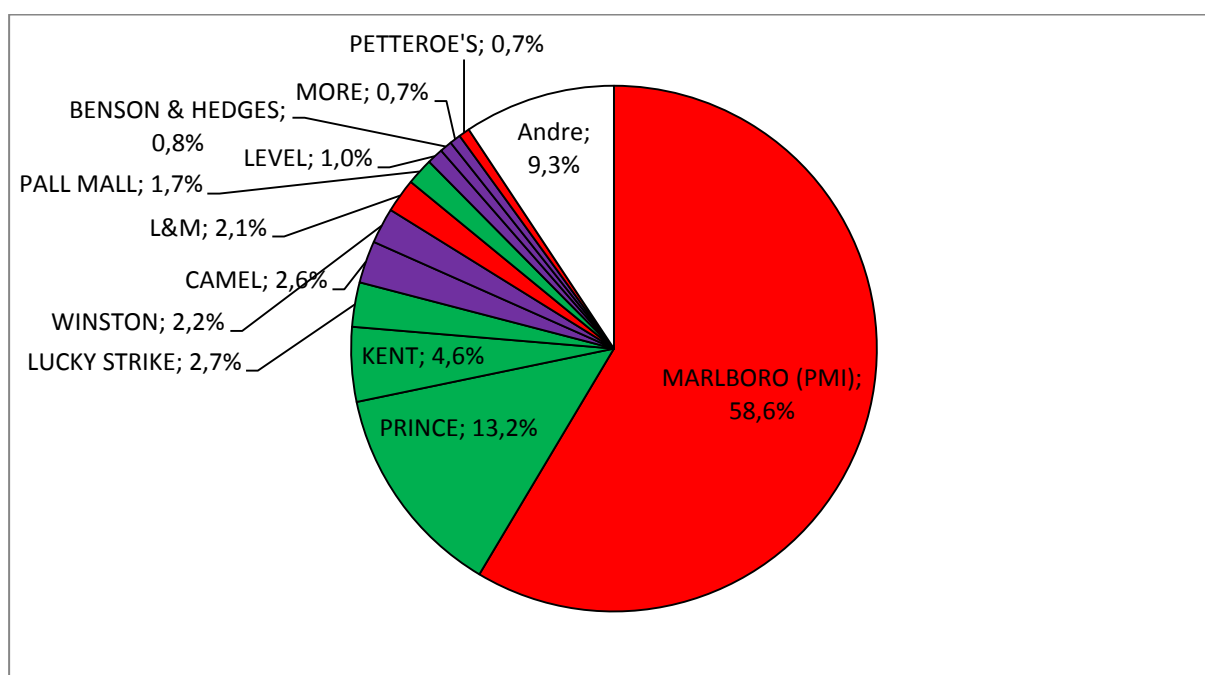
Det er trolig kriminelle kurdiske nettverk som står bak en stor andel av de falske sigarettene, og ting kan tyde på at disse sigarettene smugles inn i mindre kvantum så smuglingen vekker mindre oppsikt. Tollvesenet har sjelden mistanke om at de beslaglagte sigarettene er falske. De falske sigarettene har utenlandsk merking så de vekker mindre oppsikt enn om tollvesenet skulle beslaglagt norskmerkede sigaretter på vei inn i landet. Dette betyr også at konsumentene vet at de kjøper sigaretter som ikke er avgiftsbelagte i Norge.

4.2 Hvilke sigarettmerker etterspørres på det illegale markedet?

Det som etterspørres på det svarte markedet er kjente internasjonale merker. Marlboro står i følge undersøkelsen for hele 58,6 % av sigarettene som ikke er avgiftsbelagte i Norge. Den samlede fordelingen mellom de ulike merkene vises i figur 1. Marlboro er også det eneste merket som har en større andel sigaretter som er ervervet i utlandet enn i Norge ifølge undersøkelsen. Dette kommer frem i tabell 1. Merket er også blant de mest populære blant både etniske nordmenn og arbeidsinnvandrere. Prince, som er det mest solgte merket i Norge, selges hovedsakelig i Nord-Europa. Dette gjør at oppkjøpsprisen for sigarettene blir høyere enn ved andre internasjonale merker som også selges i Øst-Europa. Tollvesenets beslag bekrefter også at Marlboro er merket som i hovedsak blir beslaglagt på grensen. Jeg vil derfor ta utgangspunkt i dette merket når jeg senere vil se på oppkjøpspriser.

	MARLBORO (PMI)	PRINCE	LUCKY STRIKE	KENT	CAMEL	PARA- MOUNT	PETTEROE'S	WINSTON	L&M
Avgifts- belagt i Norge	42.4%	69.5%	80.4%	62.5%	63.8%	100%	72.2%		
Ikke avgifts- belagte i Norge	57.6%	30.5%	19.6%	37.5%	36.2%		27.8%	100%	100%

Tabell 1: (MS Intelligence, 2013)



Figur 1: (MS Intelligence, 2013)

4.3 Hvor kommer sigarettene fra?

Den økte andelen sigaretter fra land i Øst-Europa gir en ide om at smuglingen kan være økende. Tollvesenets tall viser også en gradvis økning i både mengde og antall beslag de siste årene (Kripas, 2014). Figur 2 viser de utenlandske sigarettenes opprinnelsesland i 2013. Fra 2012 og 2011 var andelen «Duty Free» på henholdsvis 51,9% og 50,7%, mens i 2013 på

29,7% (MS Intelligence, 2013, 2012, 2011). Salget av sigaretter på norske flyplasser har vært stabilt de siste årene (Sirus, 2013), så den økte andelen utenlandske sigaretter skyldes i all hovedsak økt innførsel, både lovlig og ulovlig. Tollvesenets beslagsstatistikk viser en økning i både antall beslag og mengde de siste årene. Det er heller ingen endringer i tollvesenets arbeid som alene forklarer denne økningen. Samtidig har også smuglernes metoder blitt mer avanserte. Mye tyder derfor på at den økte andelen av utenlandske sigaretter i stor grad også skyldes økt smugling. Det er også mulig at den faktiske prosentvise økningen er større enn den prosentvise økningen i mengden som beslaglegges.

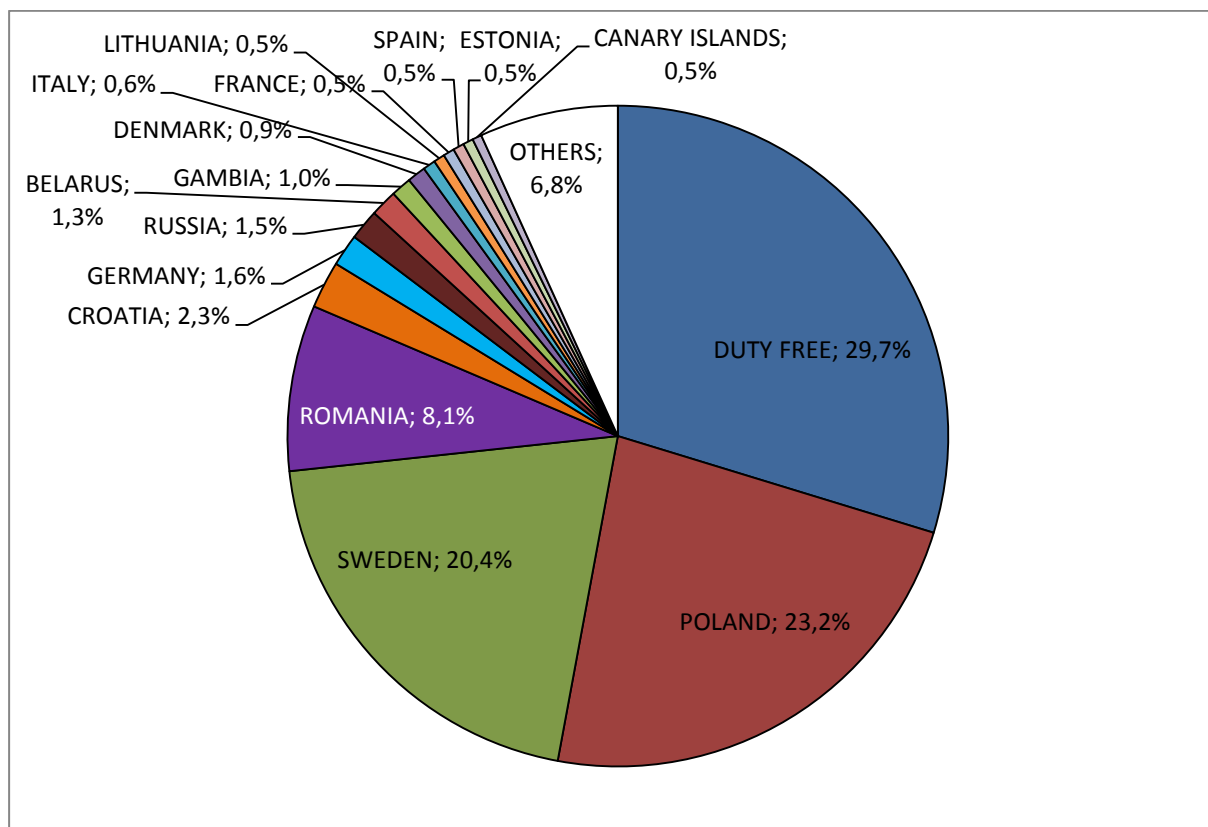
Det er verdt å merke seg at prisene på sigaretter ervervet på flyplasser og andre avgiftsfrie soner ikke er lave nok til at de er spesielt attraktive for oppkjøp av de organiserte smuglerne. Det samme gjelder sigaretter kjøpt i andre vesteuropeiske land. Kripos hevder likevel i sin rapport «Den organiserte kriminaliteten i Norge - trender og utfordringer 2013 – 2014» at blant annet kriminelle kurdiske miljøer trolig kjøper store partier avgiftsfrie sigaretter på fergene fra Åland til Sverige. Med utgangspunkt i de polske nettverkenes innkjøpspriser, som jeg vil komme nærmere inn på senere, finner jeg dette lite sannsynlig. Det er lite trolig at smuglere som har dette som heltidsbeskjeftigelse vil betale rundt 30 kroner per pakke når andre smugleraktører betaler betydelig mindre. De kurdiske miljøene omsetter sigarettene hovedsakelig i kiosker, innvandrerforretninger og barer. Når British American Tobacco og Philip Morris International får inn klager på sigaretter som viser seg å være forfalskede, er disse ofte ervervet fra nettopp denne typen utsalgssteder. Selv om sigarettene er merket som avgiftsfrie, betyr ikke dette at de er kjøpt på avgiftsfrie utsalgssteder, men at merkingen også er fabrikkert og falsk i liket med sigarettene. Analyser av sigarettene som beslaglegges ville kunne gitt svar på dette, men dette gjøres dessverre ikke i dag.

Andelen sigaretter fra Polen var i 2011 og 2012 på 6,3% og 6,6%, men i 2013 var den på hele 23,2%. Økningen skyldes også faktorer som økt arbeidsinnvandring, men det er også her det største markedet for smuglersigaretter finnes. Hviterussiske sigaretter har økt til 1,3%, fra 0,8% i 2012. Året før og var andelen enda lavere. Sigaretter ervervet i Hviterussland er svært interessante selv om de står for en relativt liten andel av de utenlandske sigarettpakkene i undersøkelsen. Butikkpris for en pakke Marlboro i landet er på kun 1,08 euro (KPMG, 2003), noe som er desidert lavest i Europa. Det er også kjent at mange hviterussiske sigaretter ender opp på det svarte markedet i Europa. I tillegg gir prisen på 1,08 euro en ide om hva smuglernes oppkjøpspriser er.

Det har også vært en markant økning i sigaretter fra Romania. Mange av disse havner også på det svarte markedet, blant annet i Oslo, der de selges på åpen gate. Mye tyder på at disse sigarettene smugles til Norge i mindre skala og at smuglingen er dårligere organisert sammenlignet med de store smugleraktørene fra Polen. Siden salget, i likhet med falske sigaretter, foregår i sentrum av byer som Oslo, vil trolig andelen rumenske sigaretter være overrepresentert i undersøkelsen.

Om kjøpere av smuglersigaretter ikke bor eller arbeider innenfor byene der undersøkelsen er gjennomført, vil deres sigarettpakker heller ikke bli en del av datagrunnlaget i undersøkelsen. Det er likevel verdt å merke seg at andelen utenlandske sigaretter stort sett ligger på samme nivå i de utvalgte byene. Sigaretter og alkohol som er ervervet ulovlig gjennom faste distribusjonskanaler, kan også være underrepresentert i undersøkelsen, i motsetning til ulovlig gatesalg. Politiet har en teori om at flere av de faste kjøperne kaster tomme ølbokser og sigarettpakker bevisst i egne private søppelkasser slik at de ikke vekker unødvendig oppsikt fra omgivelsene. Undersøkelsen gir derfor først og fremst en idé om hvilke merker som smugles og hvilke type sigaretter som eventuelt smugles. Kvaliteten på utvalget, andelen røykere blant arbeidsinnvandrere og vanskeligheter med å skille lovlige og ulovlig importerte sigaretter gjør at undersøkelsen alene ikke gir noe svar på hvor smuglersigarettene kommer fra.

Beslag av tollvesenet, politiavhør og dommer i forbindelse med ulovlig innførsel av store partier sigaretter bekrefter mistanken om at de aller fleste smuglersigarettene kommer fra Polen. Prisen på en pakke Marlboro i Polen er på rundt 3,08 euro (KPMG, 2003), noe som er betydelig høyere enn i Hviterussland. Til tross for dette prisgapet er det likevel sigaretter fra Polen som dominerer det svarte markedet i Norge. Det er trolig flere faktorer som er årsaken til dette. Hviterussland er ikke en del av Schengen, noe som gjør innførselen noe dyrere og mer risikofylt fordi sigarettene først må smugles inn i Polen eller Litauen. Denne ekstrakostnaden er likevel ikke nok til å forklare hvorfor det er polske sigaretter som i stor grad smugles.



Figur 2. (MS Intelligence, 2013)

4.4 Kjente måter å smugle sigaretter på til Norge

Det finnes mange ulike aktører som smugler sigaretter til Norge. Noen fyller opp en koffert med sigaretter og flyr så med lavprisselskaper til Norge. Risikoen for å bli tatt er noe større enn ved bil, men kvantumet er relativt lite så de står kun i fare for å få en større bot. Denne boten blir ofte ikke betalt, så konsekvensene er først og fremst tap av varene. Dette har blitt en mer vanlig måte å smugle sigaretter på, blant annet til Storbritannia (von Lampe, 2005b). De lave billettprisene gjør at kostnadene ved selve transporten ikke blir nevneverdig høye, men det er også et begrenset antall sigaretter som kan tas med, noe som gjør den potensielle fortjenesten for lav for de større smugleraktørene.

Andre aktører frakter sigaretter over grensen i biler eller sammen med lovlige varer som skal til Norge, og håper på å unngå kontroll. Dette kan være en yrkessjåfør som vil tjene litt ekstra ved siden av det lovlige arbeidet sitt eller mer selvstendige smugleraktører. Leveransene går

først og fremst til utenlandske arbeidere i Norge, og de involverte har en begrenset tilgang på det svarte markedet for sigaretter.

Enkelte smuglere, hovedsakelig fra Litauen, smugler kun sigaretter uten å ta med alkohol, og skjuler dette godt i rom i ombygde biler. Dette gjør at de kan slippe unna selv om de blir stoppet. Økende bruk av skanning av biler ved grensekontroll, gjør likevel dette risikofyllt. Innsatsen ved å skjule sigarettene går også på bekostning av kvantumet som kan fraktes, og dette er tilsynelatende en mindre utbredt måte å smugle sigaretter på. I undersøkelsen er andelen sigaretter ervervet i Litauen overaskende lav, til tross for en stor andel arbeidsinnvandrere fra landet. Andelen har også vært tilsvarende lav de foregående årene. Prisen for en pakke Marlboro i landet ligger på 2,69 Euro (KPMG, 2013), noe som også er rimeligere enn normal tax-free handel. Det er mistanker om at smuglere fra Litauen erverver sigarettene først og fremst i Hviterussland, men det er ingen klar dokumentasjon på dette selv om KPMG sin rapport om sigarettsmugling, gjort på vegne av Philip Morris International, styrker denne teorien (KPMG, 2013).

4.5 Distribusjon av illegale sigaretter

Distribusjonen av sigaretter til de endelige konsumentene kan deles inn i tre kategorier; salg på offentlige steder, salg på offentlig tilgjengelige steder og salg i private sammenhenger (von Lampe, 2011).

Et offentlig sted kan være ved salg på åpen gate, noe som har blitt mer vanlig, spesielt i byer som Oslo. Et stort problem med denne omsetningen er at sigarettene i mange tilfeller viser seg å være falske og at sigaretter blir lett tilgjengelig for unge under 18 år. Dette er med på å undergrave norske myndigheters tobakkspolitikk. Selgerne er ofte asylsøkere eller rumenske statsborgere. Det er liten risiko forbundet med salget, fordi de primært står i fare for å få en mindre bot som aldri blir betalt. Denne formen for distribusjon er også attraktiv for konsumenter ved at det i praksis ikke er forbundet noen risiko ved dette, utover at sigarettene kan være forfalskede, og de er lett tilgjengelige. Det har tilsynelatende vært en markant økning av denne formen for ulovlig sigarettsalg de siste årene. Det er likevel ingen systematisk forskning som bekrefter dette, så antagelsen baserer seg på intervjuene med tobakksindustrien, politiet og tollvesenet.

Offentlig tilgjengelige steder er barer, kiosker og dagligvareforretninger. Noe som skiller Norge fra andre vesteuropeiske land er at ulovlige sigaretter ikke blander seg med de lovlige. Matvareforretninger og kiosker er dominert av de fire store kjedene, Coop Norge, Reitangruppen, Ica gruppen og NorgesGruppen. De som driver de enkelte butikkene vil ha få insentiver til å ta inn smuglersigaretter sammen med de lovlige, grunnet god kontroll fra matvarekjedenes side og begrenset personlig gevinst. Dette er også grunnen til at land som Italia har opprettet egne tobakksutsalg med faste priser, noe som har redusert andelen smuglersigaretter betraktelig (Joossens and Raw 2008).

Privatsalg er trolig den mest utbredte måten å omsette smuglersigaretter på i Norge. Det etableres faste leveranser rundt omkring i landet der ulike mottagere distribuerer sigarettene videre på arbeidsplasser og blant sitt øvrige nettverk. Et nyere fenomen er økende salg via Internett og sosiale medier (Van Walbeek and Blecher, 2012). En distributør av smuglersigaretter kan for eksempel melde seg inn i en sosial gruppe for studenter på Facebook. Her kan han tilby en kartong sigaretter som han angivelig ønsker å selge etter en tur til utlandet. En kjøper tar kontakt og de avtaler å møtes. Distributøren får på den måten etablert nye kundeforhold, der neste salg ikke vil foregå via en nettside. Den nye kjøperen vil også være bindeledd mellom selger og nye potensielle kjøpere. Dette gjør at distributørene hele tiden kan øke det tilgjengelige markedet.

4.6 Den organiserte smuglingen fra Polen

Det er mange ulike smugleraktører som innfører varene i ulik skala og med ulike metoder. Jeg har valgt å ta utgangspunkt i den organiserte smuglingen fra Polen, som tilsynelatende er den best organiserte og mest lønnsomme. Det er også polske smuglerligaer som smugler i størst skala, noe beslag fra tollvesenet og politiarbeid bekrefter. Det er altså sigaretter ervervet i Polen som dominerer det svarte markedet i Norge. Mange av de best organiserte kommer fra byen Drawsko Pomorskie eller nærliggende områder. Hva er grunnen til at disse aktørene står for en så høy andel av den ulovlige innførselen til Norge, og hva skiller dem fra andre sigarettsmuglere som tilsynelatende oppnår en mindre fortjeneste?

Den organiserte smuglingen av sigaretter fra Polen gjennomføres, med få unntak, sammen med øl og sprit. Hva er årsaken til dette?

Smuglerne bruker store ressurser på etterretning for å minimere risikoen for å bli tatt, tilpasser seg stadig tollvesenet og politiets nye rutiner og bruker lagringsdepoter både i Norge og Sverige. Hvilke avveininger gjør de i forbindelse med innførsel av et stort parti smuglervarer?

Hva gjør deres smuglermetoder så lønnsomme at de kan tilby pakker med sigaretter helt ned til 30 kroner stykke og likevel oppnå en betydelig fortjeneste?

En pakke Marlboro selges i Norge for hele 13,18 euro (KPMG, 2013), noe som gjør at smuglerne kan ta en relativt høy pris per pakke sammenlignet med det svarte markedet i Europa for øvrig. Til tross for at Norge har svært høye priser på sigaretter er andelen sigaretter som er ervervet på det svarte markedet tilsynelatende liten. Hvorfor er andelen smuglersigaretter i Norge fortsatt lavere enn i de fleste andre europeiske land som tross alt har et betydelig lavere avgiftsnivå? Betyr dette at den indirekte konkurransen mellom det lovlige og ulovlige markedet for sigaretter i Norge først og fremst ikke dreier seg om pris?

Sigarettsmuglingen er tilsynelatende økende i Norge, mens smuglingen til land som Storbritannia, Italia og Spania har falt på samme tid (Joossens and Raw, 2008). Den teoretiske modellen vil se nærmere på hvordan de polske aktørene tilpasser seg norske forhold og modellen vil ligge til grunn for å se hvordan norske myndigheter kan reversere trenden med økt smugling til landet.

5 Teoretisk modell basert på smuglernes adferd

For å få oversikt over lønnsomheten ved den organiserte smuglingen har jeg i utgangspunktet delt de involverte personene inn i fire kategorier; smuglere som tar enkeltoppdrag, smuglere som har dette som heltidsbeskjeftigelse, aktører på distribusjonssiden i Norge og bakmenn. Hvor mye de ulike personene får avhenger av flere faktorer som hvor lenge de har vært involvert i denne typen kriminalitet, om de selv tar del i finansieringen, hvilken rolle de har og eventuelt andre individuelle faktorer.

Mottakersiden i Norge kjøper sigarettene av smuglerne og de vil sitte igjen med overskuddet som følge av at smuglernes utsalgspris er lavere enn prisen distributørene får for varene. Distribusjonssiden inngår derfor ikke i selve modellen og vil heller ikke motta noen lønn.

Det er lite kjennskap om hvem bakmennene er, og om de selv er aktive deltagere i den ulovlige innførselen som for eksempel spanere eller koordinatører. Det er i hvert fall klart at noen har tilgang til sigaretter og alkohol til grossistpriser, depoter på norsk og svensk side av grensen (THALD-2003-03012), fysisk kapital som ombygde biler og falske skilter, og ikke minst kjøpere i Norge. I modellen vil ikke bakmennene i Polen motta lønn om de ikke aktivt deltar i smuglingen. De vil derimot få en andel av det potensielle overskuddet fra smuglingen. De som ønsker å smugle sigaretter er ofte avhengig av å samarbeide med bakmenn for å få tilgang til et stort og stabilt marked i Norge. Det kan også være vanskelig å få tilgang på sigaretter og alkohol til grossistpriser om man ikke arbeider innenfor de etablerte nettverkene. I likhet med sigarettsmuglingen til land som Tyskland, er det anskaffelsesdelen og distribusjonsdelen som begrenser antall aktører som driver med denne formen for kriminalitet (von Lamp, 2003).

Andre fordeler ved å arbeide innenfor et større nettverk er at hver enkelt smugler blir mindre skadelidende om han skulle bli tatt. I følge de ulike rettsdokumentene er kjøretøyene som blir inndratt ofte verdsatt til rundt 70 000 kroner, og siden disse ikke eies personlig av smugleren begrenses det personlige økonomiske tapet ved å bli tatt. Et godt organisert nettverk gir også muligheten til å gi økonomisk kompensasjon til de som blir fengslet, noe som gir insentiver til ikke å trekke inn andre involverte i saken når de blir tatt.

Smuglingen fra Polen er godt organisert, men det er usikkert hvordan nettverkene eller organisasjonene er oppbygd, og hvordan fortjenesten fordeles mellom de ulike partene. Usikkerheten rundt hvem bakmennene er, og hvor involvert hver enkelt smugler er i organiseringen og finansieringen, gjør at jeg også velger å se på smuglernes fortjeneste fra det organiserte nettverkets perspektiv, og ikke bare bakmennenes. Dette gjør det også enklere å fange opp kostnaden ved en eventuell straff, gitt ved R . Denne kostnaden ville vært ubetydelig fra eventuelle bakmenns perspektiv, men når nettverket er summen av alle de involverte partene, gir det mer mening å definere denne kostnaden. Vedlegg 2 viser hvor mange fergeturer de dømte smuglerne fra de mest omfattende rettssakene i 2012 og 2013 har gjennomført. Antall grensepasseringer har basert seg på teledata, og er ofte enda høyere enn antall fergeturer de siste månedene. Bruken av de samme mobiltelefonene kan gå på rundgang, og de skiftes ut med jevne mellomrom. Antall fergeturer mellom Polen og Sverige vil derfor gi et mer presist bilde av hver enkelt smuglers deltagelse i nettverket, selv om tallene alene kan undervurdere totalt antall turer. Tabellen viser først og fremst at de aller fleste har smugling som heltidsbeskjeftigelse og dermed er en del av det kriminelle nettverket.

For kurerer som tar enkeltoppdrag vil i teorien risikokostnaden være en del av lønnen, og ikke fanges opp i nettverkets straffekostnad R . Det er tilsynelatende ingen klar sammenheng mellom den enkelte smuglers risiko, i form av samlet avgiftsunndragelse, og betalingen. Dette vil undervurdere kostnaden ved en eventuell straff om modellen kun inkluderer den forventede straffekostnaden som et påslag på lønnen. Selv om enkelte av kurerne i hver smugleroperasjon tar enkeltoppdrag, og dermed kun mottar lønnen W , vil det likevel kunne være en kostnad R for nettverket om de blir tatt. Dette vil blant annet være kostnader ved å rekruttere nye kurere og at smuglere som ikke i utgangspunkt er en del av det kriminelle nettverket vil ha større insentiver til å samarbeide med politi og tollmyndigheter, noe som kan resultere i skjerpet straff for de andre smuglerne og kostnader ved å endre smuglernes rutiner. På grunnlag av opplysningene i vedlegg 2 om antall registrerte fergeturer, i tillegg til opplysninger om grensepasseringer basert på teledata, tyder mye på at de organiserte smuglerne i liten grad bruker kurerer som kun tar enkeltoppdrag. Det vil heller ikke ha noen praktisk betydning for resultatet i modellen om man deler inn smuglerne i to eller tre kategorier basert på hvor involverte de er i det kriminelle nettverket. Jeg skiller derfor ikke mellom de ulike aktive smuglerne, og inkluderer kostnaden ved en eventuell straff for hver smuglerbil som blir stoppet på lik linje med tap av kjøretøy.

Ved å analysere de polske smuglernes adferd har jeg utarbeidet en teoretisk modell som skal se nærmere på smuglernettsverkenes fortjeneste. Det synes hensiktsmessig å dele modellen inn i fire deler som tar for seg henholdsvis inntektssiden, risikoen for å bli tatt, kostnader ved å smugle og kostnader ved å bli tatt. Jeg vil beskrive parameterne og variablene i mer detalj underveis i dette kapitlet.

Den fulle modellen er at nettverket velger X , z , γ og $\alpha_i(\beta)$ for å maksimere forventet overskudd som kan skrives som:

$$(1) (1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) (P_x X + P_y Y) \gamma - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) (\zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta))) \gamma - (\theta_x X + \theta_y Y) \gamma - (T + W) * (\gamma + z)$$

Ligning (1) kan deles inn i 4 deler:

1. Forventede inntekter: $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) (P_x X + P_y Y) \gamma$

Der P_x og P_y er inntektene ved salg av en pakke sigaretter og en mengdeenhet alkohol.

X og Y viser antall pakker sigaretter og enheter alkohol i hver smuglerbil.

Sannsynligheten for å bli tatt er gitt ved π , så $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta))$ viser andelen gjennomsnittlig vellykkede leveranser for hvert kjøretøy. Antall kjøretøy med smuglervarer i hver operasjon er gitt ved γ .

2. Sannsynlighet for å bli tatt: $\pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)$

Sannsynlighet for å bli tatt, π , avhenger av enheter brukt til ulike etterretningsoppdrag, z , konkrete risikominimerende tiltak, $\alpha_i(\beta)$, og norske myndigheters tiltak for å begrense sigarettsmuglingen, gitt ved β .

3. Kostnader ved å smugle: $(T + W) (\gamma + z) + (\theta_x X + \theta_y Y) \gamma$

Ligningen viser kostnadene ved hver enkelt smugleroperasjon, der T er transportkostnadene fra Polen til Norge knyttet til hvert kjøretøy og W er lønnskostnadene til hver person involvert i smuglingen. Disse kostnadene kan knyttes opp til hver smuglerbil, i tillegg til kjøretøyene som er involvert i de ulike etterretningsoppdragene. Innkjøpsprisen for en pakke sigaretter og en mengdeenhet alkohol fra grossist er gitt ved θ_x og θ_y . Dermed er varenes anskaffelseskostnad $(\theta_x X + \theta_y Y) \gamma$.

4. Kostnader ved å bli tatt i tillegg til tap av inntekter: $\zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta))$

ζ er kostnadene ved tap av kjøretøyet, mens $R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta))$ er nettverkets kostnad ved en eventuell straff. Flere varer og kjøretøy øker den forventede straffen, i tillegg til at flere av de konkrete risikominimerende tiltakene også vil kunne påvirke selve straffen.

I tillegg vil det være faste kostnader knyttet til selve virksomheten som også påvirkes av smuglernes optimalisering. De faste kostnadene omfatter kjøretøy, falske skilter og depoter, og vil ikke inkluderes i modellen. Disse finansieres av bakmennene, eller nettverket som helhet, og må dekkes av deler av det potensielle overskuddet fra hver enkelt smugleroperasjon. De faste kostnadene er likevel interessante for optimaliseringen av modellen fordi de medfører at bakmennene vil ha et begrenset antall kjøretøy til rådighet. Dette vil kunne gi en naturlig begrensning for antall involverte kjøretøy i hver smugleroperasjon, gitt ved z og γ , om dette ikke begrenses ut fra selve modellen.

5.1 Inntektssiden

Den organiserte innførselen av sigaretter gjennomføres i all hovedsak sammen med øl og sprit. Hovedgrunnen til at alkohol og sigaretter smugles sammen er at de retter seg inn mot det samme markedet. Kjøpere av sigaretter ønsker også billig øl og sprit. Mengden alkohol i hvert kjøretøy er gitt ved Y . Inntektene for en mengdeenhet alkohol er gitt ved P_y . De totale inntektene fra alkoholsalget for hvert enkelt kjøretøy som ikke blir stoppet er derfor $P_y Y$, og vil i modellen være eksogent gitt.

Hvilken effekt økt X har på Y i praksis avhenger av om smuglerne primært minimerer risikoen for å bli tatt eller konsekvensene for å bli tatt, ved å begrense X og Y i hvert kjøretøy. Det er stort sett den samme blandingen mellom røyk, øl og sprit som går igjen i tollvesenets beslag, noe rettsdokumentene bekrefter. Grovt sett betyr dette at en prosentvis økning i antall sigaretter som smugles i en smuglerkolonne også resulterer i en tilsvarende prosentvis økning i mengde alkohol. Det betyr at optimal mengde sigaretter, X , og optimalt antall kjøretøy, γ , indirekte vil kunne påvirke den totale inntekten fra alkohol, $P_y Y \gamma$, i modellen. Samspillet mellom sigaretter og alkohol vil drøftes nærmere i optimaliseringen av X .

Først og fremst er mottakerne øst-europeiske arbeidsinnvandrere. Disse distribuerer sigarettene videre til kollegaer, venner og direkte hjem til norske borgere, så selv om de fleste smuglere sier i politiavhør at de kun selger til andre polakker er det faktiske markedet mye større. Ting kan også tyde på at de polske smuglerne leverer sigaretter til afghanske asylsøkere som selger sigarettene videre på åpen gate i Oslo og Bergen. I følge opplysninger fra Politiet i Oslo betaler gateselgere angivelig 30 kroner per pakke, og videreselger dem for opptil 50 kroner stykke. Om det faktisk er nettverkene jeg beskriver i modellen som leverer disse sigarettene har jeg ikke klare bevis for, men distribusjonen vil i så fall ha klare likhetstrekk med polske nettverk som benyttet vietnamesiske selgere på 90-tallet (von Lampe, 2005a).

Smuglerne får ulik pris per pakke avhengig av hvor i landet det selges, hvilket ledd i distribusjonen sigarettene selges til, og hvor stort kvantum som selges til hver enkelt. Prisene på en pakke sigaretter varierer fra 30 til 50 kroner. Enkelte leveranser kan være dyrere grunnet lenger transport og om det er et mindre kvantum som skal leveres. Mye tyder på at denne typen ekstrakostnader kan lempes direkte over på konsumenten, siden de aller fleste smuglerne står overfor de samme transportkostnadene. Priskonkurransen fra det lovlige markedet slår heller ikke nevneverdig inn, siden gapet fortsatt vil være stort. Det er mer realistisk å tro at konkurransen kommer fra andre smuglere og indirekte ved at arbeidsinnvandrere selv kan erverve en stor del av sigarettene til rundt 25 kroner ved sine egne hjemreiser (KPMG, 2013). Utsalgsprisen P_x vil derfor være gitt ved markedsprisen på smuglersigaretter, og vil ikke være åpen for videre optimalisering i modellen.

$(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta))$ betegner sannsynligheten for at en leveranse ikke blir stoppet. De forventede inntektene fra hver smugleroperasjon er derfor gitt ved $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) (P_x X + P_y Y)\gamma$, der γ betegner antall kjøretøy i hver operasjon. Vi ser dermed at den forventede inntekten også fanger opp det gjennomsnittlige tapet som følger av at enkelte av varene ikke når distribusjonssiden.

5.2 Sannsynlighet for å bli tatt

Sannsynligheten for å bli tatt, π , avhenger blant annet av β som er myndighetenes tiltak for å begrense smugling til Norge. Smuglerne kan også selv redusere risikoen for å bli tatt. Jeg har valgt å dele smuglernes risikominimerende virkemidler inn i to kategorier, der z betegner

totalt antall enheter brukt til de ulike formene for etterretning, mens α_i betegner konkret risikominimerende tiltak som enten kan gjennomføres eller ikke.

Smuglerne minimiserer:

$$\pi(z, \alpha_i(\beta), \beta), \text{ der } \pi'(z) < 0, \pi''(z) > 0, \pi'(\alpha_i) < 0 \text{ og } \pi'(\beta) > 0$$

gitt 1., 3. og 4. ved bruk av etterretning, z , og konkrete risikominimerende tiltak, α_i , der i betegner de ulike tiltakene som kan gjennomføres eller ikke. Myndighetens tiltak for å påvirke sannsynligheten for å bli tatt er eksogent bestemt i modellen, og fanges opp i β . Dette tilsvarer at nettverket maksimerer ligning (1) med hensyn på z .

5.2.1 Ulike typer etterretning

Smuglerne minimiserer risikoen for å bli tatt ved bruk av personell og kjøretøy som spaner og observerer bevegelser rundt tollstasjoner og grenseoverganger, følgebiler som organiserer transporten og lokkebiler som skal vekke tollmyndigheters oppmerksomhet. De ulike tiltakene vil være beskrevet ved den endogene variabelen z . Det er ofte de samme personene og kjøretøyene som står for flere av oppgavene over. Det betyr at en ekstra person eller et ekstra kjøretøy kan fordeles mellom de ulike oppgavene. En enhet z betyr dermed i grove trekk en ekstra person og et ekstra kjøretøy som kan brukes til de ulike etterretningsoppdragene. Sannsynligheten for å bli stoppet reduseres ved en marginal økning i z , men effekten er avtakende fordi en ekstra lokkebil, en ekstra person som kan observere tollvesenets bevegelser og en ekstra koordinator hele tiden vil gi en mindre grad av ny og viktig informasjon til smuglerne. Tollvesenet har begrensende ressurser, så etter hvert vil bruken av lokkebiler ikke ha noen reell effekt på sannsynligheten for at smuglerbilene blir stoppet. Vi har derfor at $\pi'(z) < 0$ og $\pi''(z) > 0$.

Spaningsarbeidet går ut på at smuglerne har personell som kjører i og rundt tollstasjonene for å sjekke om det er kontroll på gang. I mange tilfeller kakker de på ruter og lyser inn med lommelykt, for å tiltrekke seg oppmerksomhet. Det er også observert spanere som sitter i skogen rundt tollstasjonene. Avkjørsler etter de ulike grenseovergangene sjekkes også grundig. De som gjennomfører denne spaningen kjører i lovlig registrerte biler, har gyldig sertifikat og ingen smuglervarer (LB-2013-078380 s.19). Spaningsarbeidet har også resultert i at smuglingen ofte skjer i helgene, ofte svært tidlig på morgenen, da tollvesenets bemanning er betydelig mindre.

Lokkebilene brukes for å tiltrekke seg tollmyndighetenes oppmerksomhet ved at de har kjennetegn som har blitt avslørt av tollere tidligere. Dette kan være tildekkede ruter, skilt som vekker mistanke eller at bilene har vært involvert i smugling tidligere (LB-2013-078380 s.19). Hensikten med disse bilene er primært å avdekke eventuelle kontroller, men også å binde opp tollvesenets ressurser. Tollvesenets erfaring er at det ikke kommer flere smuglervarer de dagene en såkalt lokkebil har blitt stoppet.

Følgebilene brukes også til spaningsarbeid, og fungerer som koordinatorene. De gir klarsignal til førerne av smuglerbilene når de kan krysse grensene. I tillegg spiller de en aktiv rolle etter at grensen er passert ved å varsle om potensielle trafikkontroller. Telefondata i forbindelse med de ulike dommene viser aktiv korespondanse mellom de ulike smuglerbilene og de ulike koordinatorene. Kommunikasjonen foregår primært via tekstmeldinger.

I modellen risikerer ikke personene og kjøretøyene som arbeider innenfor denne kategorien å bli straffet. Dommen LB-2013-078380 viser at koordinatorene også kan bli straffet, og i dette tilfellet strengere enn de som fysisk smuglet varene. Dette skjer likevel svært sjeldent, og andre saker viser at disse som oftest får kjøre videre grunnet kapasitetsproblemer eller at mistanken ikke er tilstrekkelig stor på daværende tidspunkt. Det er heller ingen varer å inndra og det vil også være vanskeligere å inndra kjøretøyet. Dermed er det kun straffekostnaden R som utelates. Sannsynligheten for å bli tatt og straffet er svært lav, og det vil ikke ha noen praktisk betydning for optimaliseringen om dette inkluderes.

5.2.2 Konkrete risikominimerende tiltak

Risikoen for å bli stoppet minimeres også ved en rekke konkrete tiltak, og disse blir fanget opp i α_i , som minimerer risikoen for å bli tatt hvis tiltak i gjennomføres. Tiltakene kan enten gjennomføres eller ikke, så $\pi'(\alpha_i) \leq 0$ om det minimerende tiltaket er gjort, og andrederivert er derfor ikke definert. Effekten på sannsynligheten for å bli stoppet av de ulike risikominimerende tiltakene påvirkes av β , som er politi og tollmyndigheters tiltak for å begrense smuglingen. β er dermed eksogent gitt i modellen. Flere kontroller, eller større fokus på å stoppe kjøretøy ut fra ulike kriterier vil kunne påvirke effekten av smuglernes tiltak. Før 2005 stoppet tollvesenet mange varebiler med registreringsnummer som begynte med bokstavene ZDR, fordi disse kjøretøyene ofte hadde med smuglervarer (LB-2013-078380 s.18). Dette resulterte i at effekten ved å gå over til falske skilter og bruk av personbiler ble større enn tidligere. Registreringsnumrene som begynner med ZDR indikerer at bilene

kommer fra området i og rundt byen Drawsko Pomorskie, altså samme sted som smuglernetverkene modellen i hovedsak tar utgangspunkt i. Når bilenes skilt indikerer at bilen er registrert i Norge eller Sverige, faller risikoen for å bli stoppet i tollmyndighetenes rutinekontroller betraktelig. De falske og lovlige skiltene monteres henholdsvis før og etter at grensen er passert, så de ikke får problemer ved eventuelle trafikkontroller der vognpapirene ikke samsvarer med registreringsnummeret eller andre problemer som kan oppstå ved å bli stoppet med falske skilter. Registreringsnumrene er som oftest i samsvar med tilsvarende bilmerke og modell varene smugles i (LB-2013-078380 s.18).

Sammen med sigarettene smugles det som kjent store mengder øl og sprit. Dette fører til at det ofte er hensiktsmessig å bygge om bilene ved å styrke fjæringen slik at de ikke vekker unødvendig oppsikt fordi de er overlastet med tunge varer. I tillegg fylles dekkene med ekstra luft. Dette er også et resultat av at det er mer optimalt å smugle varer i mindre kjøretøy.

Når smuglerne først er oppdaget kan de også aktivt prøve å komme seg unna. Dette er enklere enn om de hadde kjørt på tidspunkt med mye trafikk. Muligheten er å snu og kjøre tilbake til Sverige i motsatt kjøreretning når bommen på grensen lukkes eller komme seg unna ved å benytte avkjørsler etter grensepasseringen.

5.2.3 Politi og tollmyndigheters tiltak

Politi og tollvesenet påvirker også sannsynligheten for å bli stoppet ved den eksogene variabelen β . Økt innsats for å stoppe smuglerne fanges opp i en øking i β , og vi har derfor $\pi'(\beta) > 0$. Myndighetenes tiltak og endringer i rutiner fanges også opp i $\alpha_i(\beta)$, men her er effekten for de ulike tiltakene varierende. Endringene kan føre til at noen risikominimerendetiltak blir mer effektive, mens andre blir mindre effektive. Erfaringer viser at de organiserte smuglerne har evnen til å tilpasse seg myndighetens arbeid og en økning i β kan derfor ha større effekt på kort sikt enn lang sikt.

5.3 Kostnader ved å smugle

Kostandene knyttet til smuglingen omfatter transportkostnader, T , lønn til smuglerne, W , kjøp av X og Y , og kostander i forbindelse med etterretning og tiltak som minimerer risikoen. I tillegg påløper en del faste kostnader som ikke kan knyttes direkte opp til hver enkelt

smugleroperasjon. De faste kostnadene er mer investeringskostnader, og blir først gjeldende i modellen når kjøretøyene blir inndratt.

5.3.1 Anskaffelseskostnader

Som beskrevet tidligere er utsalgsprisen for en pakke Marlboro 3,08 euro i Polen, noe som tilsvarer rundt 25 kroner. Nettverket betaler likevel bare rundt 10 kroner per pakke. Dette er informasjon basert på politiavhør og intervjuer jeg har gjort med politiet. Årsaken til den lave innkjøpsprisen er smuglernes tilgang på billige sigaretter rett fra grossist. Dette gjør det også vanskelig for enkeltpersoner å operere på egenhånd uten et større nettverk med de nødvendige kontaktene (von Lampe, 2003). Smuglerne unngår på den måten blant annet merverdiavgift. Ved at sigarettene erverves direkte fra grossist i Polen, vil prisgapet mellom land som Hviterussland og Polen blir betydelig mindre, og dette er med på å forklare hvorfor polske sigaretter dominerer smuglermarkedet i Norge, og ikke sigaretter fra land med enda lavere utsalgspriser.

Kostnaden ved å erverve varene i hvert kjøretøy er gitt ved $\theta_x X + \theta_y Y$, der θ_x og θ_y er innkjøpsprisen for henholdsvis en pakke sigaretter og en mengdeenhet alkohol. Disse kostnadene påbeløper uansett om kjøretøyet blir stoppet eller ikke. Anskaffelseskostnadene for sigarettene ligger som oftest mellom 10 000 og 50 000 kroner. Beløpene er basert på mengden sigaretter i kjøretøy som tidligere er blitt stoppet (TAD, 2013).

5.3.2 Transportkostnader

Transportkostnader omfatter bensin, fergebilletter, bompenger og eventuelle overnattinger. Om varene fraktes direkte fra Polen eller oppbevares midlertidig i depoter i Sverige har liten innvirkning på de totale transportkostnadene knyttet til hvert kjøretøy. Valg av grenseoverganger vil også ha liten betydning i den store sammenhengen. De samlede transportkostnadene for hvert kjøretøy er derfor kun gitt ved den eksogene variabelen T , og betegner kostnaden ved å frakte varene fra Polen til Norge. Leveranser til områder utenfor Østlandet vil naturlig nok ha høyere reisekostnader, men som tidligere nevnt vil også disse leveransene ofte ha et høyere dekningsbidrag. De økte reisekostnadene vil nødvendigvis ikke oppveies av et høyere dekningsbidrag, men forskjellen vil være liten nok til at vi kan anta konstant T per smuglerbil.

5.3.3 Lønnskostnader

Det er stor usikkerhet knyttet til fastsettelse av lønn, gitt ved W , først og fremst fordi opplysninger gitt i politiavhør ikke nødvendigvis er troverdige på dette området. Hver smugler har insentiver til å gi inntrykk av at vedkommende er en liten og ubetydelig brikke i den store sammenhengen, og dermed får dårlig betalt. Krip rapporten baserer seg på organisert smugling av sigaretter generelt, og skiller i liten grad mellom hvor stor andel av den totale innførselen de ulike aktørene står for, og deres antagelser om lønn kan dermed ikke automatisk overføres til de polske smuglerne.

I modellen vil lønnen først og fremst definere kostnadene bakmenn har ved å delegere arbeidet til andre, og ikke nødvendigvis hva hver enkelt smugler får for hver vellykket leveranse. Oppgaver knyttet til spaning og koordinering gjennomføres av personer som har lang erfaring med smugling, og disse vil trolig få bedre betalt, til tross for at de har mindre risiko for å bli straffet. Disse aktørene har også ofte selv smuglet varer i nyere tid. Det vil derfor ikke være unaturlig å gå ut fra at de mottar den samme lønnen, W , som de andre smuglerne, i tillegg til at de ikke risikerer straffekostnaden R .

I utgangspunktet ville det vært naturlig å modellere tre lønssatser, en til etterretningsspersonene, en til heltidssmuglerne og den siste til kurerer som tar enkeltoppdrag. Dette vil i praksis kun være omfordeling av det potensielle overskuddet og ikke ha noe praktisk betydning for optimaliseringen av modellen. I tillegg viser politiavhør at det er liten forskjell mellom antatt dagslønn om smugleren er en del av nettverket eller kun tar enkeltoppdrag. Forskjellen mellom heltidssmuglere og de innleide kurerne er først og fremst hvilke etapper de gjennomfører, og dermed hvor stor risiko hver enkelt har for å bli straffet. Jeg vil derfor operere med lik W for personene som er direkte involvert i hver smugleroperasjon.

Mange sier i politiavhør at de skulle få 500 eller 600 zloty når sigarettene var levert i Norge. Dette tilsvarer omtrent 1000 og 1200 norske kroner for et smugleroppdrag. Det er verdt å merke seg at alle utgifter knyttet til innførselen dekkes av oppdragsgiverne, også de økonomiske tapene som følger av beslaglagte kjøretøy og varer. Er en betaling på kun 1200 kroner likevel realistisk når smugleren risikerer kostnadene ved en fengselsstraff, $R(X, Y, \gamma, \alpha_i)$?

Andre forklarer at de selv har kjøpt varene fra grossist, og gir inntrykk av at de opererer på egenhånd, som regel sammen med en bekjent de angivelig har truffet ved en tilfeldighet. I forbindelse med en dom fra Fredriksstad Tingrett hevdet vedkommende at han bruker omlag 22 000 zloty på innkjøp av alkohol og sigaretter før hver tur (TFRED-2012-190322). Andre smuglere har lignende forklaringer, men gir lite opplysninger rundt hva de faktisk tjener og hvor varene er ervervet. Kjøpene blir finansiert fra tidligere fortjeneste eller angivelige lån fra privatpersoner. De som har smugling som heltidsbeskjeftigelse gir svært få opplysninger i politiavhør, bortsett fra at de angivelig har en svært anstrengt økonomi. De innrømmer delvis skyld og sier at de ene og alene står ansvarlig for det smuglerpartiet de selv ble stoppet med. Det er tydeligvis disse personene som har mest å tape på et samarbeid med politiet. Forklaringene om at smuglerne anskaffer varene og smugler på egenhånd er i følge politiet og dommene lite troverdige.

I andre og angivelig mer troverdige avhør, blir en betaling tilsvarende 3000, 8000 og 20 000 kroner også nevnt. Er det noen vesentlige forskjeller mellom de ulike smuglerne eller andre faktorer som kan forklare de svært ulike beløpene som oppgis i avhørene?

Det vil være nødvendig å få et bedre inntrykk av aktørenes levekår og alternative inntektskilder, for å se om en betaling tilsvarende 1200 kroner kan være realistisk. Så godt som alle smuglerne hevder kun å ha grunnskoleutdanning, og de gir inntrykk av at de primært er på utkikk etter lovlig arbeid i Norge eller Sverige. Tidligere har de angivelig hatt strøjobber i Norge, men det er aldri noen arbeidsgivere som blir nevnt. Mange har også barn å forsørge. Med få unntak hevder de fleste at de har en anstrengt økonomi, og få reelle alternativer til å forsørge seg selv og personer de på en eller annen måte har et økonomisk ansvar for.

Jeg har sett på Yürekli og Sayginsoy sin teori om personers villighet til å smugle sigaretter. Det argumenteres for at smuglere ignorerer risikoen for å bli tatt hvis konsekvensene og sannsynligheten for å bli tatt er tilstrekkelig lav (Yürekli and Sayginsoy, 2008). Teorien baserer seg på empirisk analyse der faktorer som prisforhold, priselastisitet og smugleres levekår er inkludert. Mye kan tyde på at dette er tilfellet for mange som smugler til Norge. Det er også en høy arbeidsledighet i området, og de som organiserer virksomheten har derfor rikelig tilgang på potensiell arbeidskraft. Noe som bygger opp om teorien om at enkelte smuglere ignorerer risikoen, er at de sier de ikke vet nøyaktig hva de har med seg, og de gjør minimalt for å forsikre seg mot at de også transporterer narkotiske stoffer. Den angivelige grunnen er at de ikke ville ha funnet narkotika om det faktisk hadde vært gjemt i lasten og at

de polske aktørene ikke har rykte på seg for å være innblandet i denne typen kriminalitet. De har få alternative inntektskilder som er såpass lukrative, så mange er villig til å ta sjansen selv om det skulle være en vesentlig risiko for å bli stoppet. Beløpene på 500 og 600 zloty er som oftest betalingen for å overta en ferdigpakket bil i Sverige og kjøre over til det sentrale Østlandet, så betalingen fra Polen til Norge vil være høyere.

De som har fortalt mest troverdig om organiseringen, virksomheten og deres egen rolle, har tilsynelatende færre smuglerturer enn de andre tiltalte og mye tyder på at de også får dårligere betalt enn de faste smuglerne. Enkelte har også fått problemer i ettertid fordi de har delt for mye informasjon med politiet. Det er naturlig å anta at lønnen, W , bestemmes ut fra tilgang på kurerer som igjen påvirkes av deres alternative inntektskilder og mulighet for å drive med smugling på egenhånd. Jeg har fått tilgang til mange av de mest troverdige forklaringene som er gitt i politiavhør, men likevel varierer den oppgitte betalingen hver smugler får. De som har fått bedre betalt har også hatt lenger reisevei, men er dette nok til å forklare lønnsgapet?

Mye kan tyde på at en betaling på rundt 600 zloty for en ferdiglastet bil, som overtas på svensk side av grensen, og som skal kjøres til Østlandet, ikke er urealistisk for en kurer som kun tar enkeltoppdrag. Avhør tyder på at det er en svært vanlig betaling blant denne typen kurerer. Smuglere som har dette som heltidsbeskjeftigelse er trolig med på finansieringen av de ulike partiene med varer, men de oppgir ofte tilsvarende beløp selv om den reelle betalingen trolig er høyere. Det er tydelig at smuglerne ønsker å minimalisere sin egen rolle når de blir stoppet sammen med andre smuglere. Innenfor modellen vil disse motta lønnen W , i likhet med de andre kurerne. I tillegg vil enkelte motta en del av den totale fortjenesten, men dette vil ikke modelleres. Grunnen er vanskeligheter med å sette et klart skille mellom bakmenn, personer som er aktive med de ulike etterretningskategoriene og de som står for selve smuglingen. Det er tilsynelatende heller ikke samsvar mellom mengden X og Y i hver bil, og betalingen hver enkelt smugler får. Lønnen W er dermed kostnadene per smugler, som enten kan brukes til etterretningsarbeid eller som sjåfør på en av smuglerbilene. Lønnen dekker hele transporten fra Polen og frem til mottakersiden i Norge.

I Kripas sin offisielle rapport om smugling av sigaretter står det: «Smuglere rekrutterer ofte polske sjåførere på jobbsider på Internett. Betalingen anslås å være i størrelsesorden 2000–3000 polske zloty per tur, og mange får tilbud om ukentlige turer». Beløpene tilsvarer omtrent 4000 – 6000 kroner. I intervjuene har jeg snakket med folk som har arbeidet tett med de store smuglersakene, og betalingen for oppdragene er mer usikre enn hva rapporten gir inntrykk av.

Ved en lønn på 600 zloty kan smuglerne i praksis tjene det dobbelte på en dag, da det er mulig å gjennomføre to grensepasseringer når smuglervarene fraktes fra depoter på svensk side over til det sentrale Østlandet. De største beslagene gjøres tidlig på morgenen eller sent på kveld i helgene da bemanningen ofte er svært dårlig. Dette viser at det kan være optimalt å gjennomføre flere turer på en dag når sigarettene lastes om i Sverige. Betalingen Kripas operer med er lønn for transporten fra Litauen, Romania, Tyskland eller Ukraina med reiserute via Polen og Sverige. Dette gjør at en betaling på 3000 og 5000 kroner for å frakte varene fra Polen til Norge, som er nevnt i politiavhør, også kan være troverdige.

Smuglerne er selvfølgelig avhengig av å frakte varene til de svenske depotene. Om transporten deles opp i ulike etapper vil dette trolig ha minimal påvirkning på de totale lønnskostnadene. Grunnen er at de som overtar ferdigpakke kjøretøy på svensk side av grensen stort sett er kurerer som tar enkeltoppdrag og ikke er en del av selve nettverket. Disse får en lavere lønn, men nettverket lønner også de som transporterer varene, trolig i større skala, til depotene. En høyere andel sjåfører som tar enkeltoppdrag krever ofte flere resurser til koordinering enn om smuglerne har vært med på dette tidligere. Dermed vil nettverkets gevinst ved den lavere lønnskostnaden reduseres ved økte lønnskostnader til personell som koordinerer transporten og leveransen til distribusjonssiden. Det er også lite trolig at smuglerne ville brukt depoter i Sverige om dette ville resultert i vesentlig høyere lønnskostnader.

I rapporten står det også at de polske sjåførene ofte blir rekruttert via jobbsider på Internett. Dette er ikke tilfellet for de organiserte smuglerne modellen tar utgangspunkt i. Så godt som alle de tiltalte i sakene jeg har sett på kommer fra Drawsko Pomorskie eller nærliggende landsbyer, der sigarett- og alkoholsmugling er allment kjent. Personer som trenger en alternativ inntektskilde vet hvor de skal henvende seg. Det bor i underkant av 17 000 personer i området, noe som også gjør at sosiale sanksjoner ved å samarbeide med norsk politi som oftest overstiger gevinsten ved en eventuell strafferabatt.

Siden personene som står for selve innførselen er involvert i organiseringen og finansieringen i ulik grad, vil det være et noe uklart skille mellom fortjeneste og lønnskostnader. *W* er først og fremst kostnaden ved å delegere smugleroppgaven til personer som ikke selv tar del i finansieringen. Om lønnsinntakene og bakmennene er de samme personene eller ikke, påvirker ikke optimaliseringen av modellen i nevneverdig grad. For å se på hvor lønnsomt smuglingen er, må man både se på bakmennenes fortjeneste og hva hver enkelt smugler får

for oppdragene. Basert på politiavhør, intervjuene og opplysninger fra Kripos vil jeg anslå at de indirekte lønnskostnadene ved å transportere en smuglerbil fra Polen til Norge ligger på mellom 2000 til 5000 kroner.

5.3.4 Kostnader ved etterretning og konkrete risikominimerende tiltak

Skiltene er enten stjålet eller falske, og kostandene ved å anskaffe disse er minimale i den store sammenhengen. Det samme er det å styrke fjæringen og støtdemperne på kjøretøyene. I tillegg er dette engangskostnader knyttet til hver smuglerbil som brukes til smuglertrafikk hele året. Kostnadene ved å smugle varene i mindre kjøretøy er først og fremst indirekte ved at det er et mindre antall varer som kan transporteres per fører, gitt at optimal X og Y bestemmes ut fra bilens fysiske størrelse. I tillegg vil overlast og trafikkfarlige biler øke den potensielle straffen om smuglerne blir stoppet ved at R øker.

De siste årene har også bruk av depoter på svensk siden økt, og dette gjør at smuglerne kan gjennomføre hyppige turer over grensen, og de indirekte kostandene ved mindre kjøretøy blir derfor lavere. Dette fordi optimal X også påvirkes av straffen en økt avgiftsunndragelse vil kunne medføre. Bruken av depoter skyldes angivelig at det har blitt vanskeligere å smugle sigarettene til Sverige fremfor ønske om å smugle mindre mengder ved hver grensepassering (LB-2013-078380 s. 32).

Kostandene knyttet til bruk av etterretning er i utgangspunktet lineære, fordi en ekstra enhet i grove trekk krever et ekstra kjøretøy og en ekstra person. Disse vil være gitt ved lønnen W og transportkostnadene T , og det vil derfor være omtrent de samme kostnader ved en enhet etterretning som ved en ekstra smuglerbil. I følgebilene ved rettssaken LB-2013-078380 var det to personer som ble stoppet uten smuglervarer i et kjøretøy med godkjente fjærer og støtdempere. Disse er registrert med henholdsvis 47 og 35 fergeturer året før pågripelsen. 14 av reisene har de gjort sammen. En av dem innrømmer å ha smuglet varer til Norge ved flere anledninger. Personene som står for etterretningsarbeidet har mindre sannsynlighet for å bli straffet og ting tyder på at politiet har sluppet tilsvarende koordinatorene videre ved andre aksjoner, primært grunnet kapasitetsproblemer. Om personene i følgebilene har en høyere posisjon i smuglerligaene og dermed får bedre betalt enn smuglerne er usikkert. Dette vil likevel ha lite å si for antagelsen over, fordi de som eventuelle bakmenn vil motta andeler av den totale fortjenesten. De totale kostnadene knyttet til etterretning er derfor gitt ved $(W+T)z$,

der W er lønnen per etterretningsarbeider, T er transportkostnadene per kjøretøy involvert i etterretningsarbeid og z antall personer involvert i denne typen arbeid.

De samlede kostnader for en smugleroperasjon er dermed gitt ved $(T + W)(\gamma + z) + (\theta_x X + \theta_y Y)\gamma$, mens de faste kostnadene ikke vil inkluderes i modellen utover at det må være sannsynlig at det potensielle overskuddet over tid vil være nok til å dekke dem.

5.4 Kostnader ved å bli tatt

Tapet ved at selve varene i hvert kjøretøy blir inndratt vil være gitt ved at smuglerne går glipp av inntekten gitt ved $P_x X + P_y Y$. I modellen fanges dette opp ved at hver smuglerbil i gjennomsnitt taper en inntjening tilsvarende $\pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) (P_x X + P_y Y)$ som følge av at noen av varene blir beslaglagt. Det er altså i gjennomsnitt $(1 - \pi)\gamma$ vellykkede leveranser for hver smugleroperasjon. Kostnaden ved at varene blir inndratt er dermed allerede inkludert i inntektsdelen. De øvrige kostnadene er inndragelse av kjøretøy og kostnaden ved selve straffen. I skjæringspunktet mellom simpel og grov avgiftsunndragelse vil kostnadene ved å smugle gjøre et hopp, noe som er forårsaket av at kjøretøyet høyst trolig vil bli inndratt og selve straffen vil basere seg på grov avgiftsunndragelse noe som gjør at sannsynligheten for en fengselsstraff øker betraktelig i tillegg til at kjøretøyllatelsen i Norge vil kunne bli inndratt, ofte for to år.

5.4.1 Straffekostnaden

$R(X, Y, \gamma, \alpha_i)$ betegner kostnadene knyttet til selve straffen som avhenger av mengden alkohol og sigaretter som smugles, antall kjøretøy som blir stoppet og den økte straffen enkelte risikominimerende tiltakene kan medføre.

En kostnad ved å smugle i kolonner er at det ofte er flere biler som blir stoppet samtidig. I flere av dommene fra de store smuglersakene i 2012 og 2013 dømmes smuglerne basert på den samlede avgiftsunndragelsen, og ikke bare for hva vedkommende selv har med, som er gitt ved X og Y . Dette er grunnen til at γ også påvirker den sannsynlige straffen. $R'(\gamma) > 0$, mens $R''(\gamma) < 0$, noe som innebærer at den sannsynlige straffen øker med flere smuglerbiler fordi det vil øke sannsynligheten for at flere blir stoppet. Når flere kjøretøy blir stoppet samtidig, øker også sannsynligheten for at politiet bruker mer ressurser på saken. Straffen som følger av økt γ er avtakende, eksempelvis fordi en dobling av γ ikke fører til en

tilsvarende forventet dobling i biler som blir stoppet. I tillegg vil en økning i samlet avgiftsunndragelse som følge av at flere kjøretøy blir stoppet, hele tiden ha en mindre effekt på den totale straffen for hver enkelt smugler.

Den dobbeltderivate, $R''(X)$, kan både være større eller mindre enn null, avhengig av hvor stor avgiftsunndragelsen allerede er. Om mengden unndratte avgifter er tilstrekkelig lav eller høy vil $R''(X) < 0$. Om en økning i X vil føre til at man beveger seg fra simpel til grov avgiftsunndragelse, vil $R''(X) > 0$. Grensen ligger på rundt 100 000 kroner, men om vedkommende har vært stoppet tidligere, eller innførselen skjer ved hjelp av andre, kan også en avgiftsunndragelse i området 90 000 også bli sett på som grov. I modellen vil det derimot være et klart skille mellom hva som kvalifiserer til simpel og grov avgiftsunndragelse.

Straffekostnaden ved å øke X slik at den potensielle straffen baserer seg på grov avgiftsunndragelse og ikke lenger simpel, vil være en relativt høyere økning i fengselsstraffen enn om økningen skjer innenfor en mengde som uansett kvalifiserer til simpel eller grov avgiftsunndragelse. I tillegg øker sannsynligheten for tap av førerrett i Norge, som oftest for to år.

Andre faktorer som påvirker straffen er bruk av falske skilter og at bilene er ombygde og overlastet og dette fanges opp i $R(\alpha_i)$. Sistnevnte er en kostnad ved at alkohol også smugles sammen med sigaretter. Sigaretter på sin side er sterkt avgiftsbelagte. Det trengs derfor ikke et stort volum sigaretter for å komme opp i betydelige avgiftsunndragelser. 38 000 sigaretter, eller 190 kartonger sigaretter, har en samlet avgiftsunndragelse på rundt 100 000 kroner. Øl på sin side krever et større volum for å oppnå den samme fortjenesten, men avgiftsunndragelsen dette vil medføre er mindre enn ved sigaretter. Et fullastet kjøretøy med en høy andel sigaretter vil dermed medføre en større avgiftsunndragelse enn kjøretøy som har en relativt høyere andel øl. Vi ser dermed at alkohol og sigaretter påvirker den potensielle straffen i ulik grad og på ulike måter. Det vil derfor være interessant å se nærmere på om de organiserte smuglerne tar hensyn til dette.

Når smuglerne har blitt oppdaget prøver de ofte å komme seg unna. Det har vært flere eksempler på at bilene snur og kjører i motsatt kjørebane tilbake til Sverige. Om man likevel blir stoppet vil dette øke straffen ytterligere. Den økte straffen dette medfører vil også fanges opp i $R(\alpha_i)$, der $R'(\alpha_i) > 0$. Den andrederiverte er naturlig nok ikke definert siden bilene enten er ombygd eller ikke, og smugleren har muligheten til å stikke av eller ikke. Det er også en mulighet å komme seg unna etter at bilen er stoppet. Det er flere eksempler på at smuglerne

har stukket av til skogs etter at bilen er stoppet. På den måten unngår de kostnaden $R(X, Y, \gamma, \alpha_i)$, men ikke tapet av varene og kjøretøyet.

Kostanden ved straffen R er enten bøter eller fengselsstraff. Bøter blir sjeldent betalt, så den reelle straffekostnaden er en eventuell fengselsstraff og tap av førerretten i Norge. Om smuglerne blir stoppet igjen ved en senere anledning vil likevel boten kunne bli betalt eller omgjort til fengselsstraff. Om bakmennene ikke er direkte involvert i selve smuglingen vil denne kostnaden ha minimal betydning utover eventuelt økonomisk kompensasjon til fengslede smuglere. Dette er en av grunnene til at jeg har valgt å ta utgangspunkt i det kriminelle nettverket og ikke bakmennene.

Straffene tar også høyde for at smuglerne har drevet med dette tidligere. Det betyr at en vellykket smuglertur indirekte vil kunne påvirke straffen marginalt i fremtiden. Det er lite trolig at dette er en vesentlig faktor for smuglerne, så jeg velger å se bort fra dette i modellen. Det har heller ingen praktisk betydning for straffen om det antas at smugleren har gjennomført 10 eller 100 turer tidligere.

5.4.2 Inndragelse av kjøretøy

Verdien av hvert enkelt kjøretøy vil være gitt ved ζ , og det har blitt vanlig rettspraksis å inndra disse om bilene er ombygd eller den samlede avgiftsunndragelsen er tilstrekkelig høy. Gjennomsnittlig verdi på kjøretøyene sett fra smuglernes side ligger trolig på rundt 70 000 kroner, noe som er en vesentlig kostnad for smuglerne om de blir tatt. Om smuglerne begrenser mengden X og Y slik at bilene ikke blir overlastet og avgiftsunndragelsen ikke er grov, vil ikke ζ være en del av det potensielle tapet ved å bli stoppet. Dette kan også forklare hvorfor noen smuglere velger å forlate kjøretøyet og løpe til skogs når de blir stoppet, mens andre overgir seg.

De samlede kostnadene ved å bli tatt er derfor gitt ved $\zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i)$ der smuglerne har muligheten til å redusere sannsynligheten for at $R(X, Y, \gamma, \alpha_i)$ inntreffer etter at de har blitt oppdaget ved å prøve å komme seg unna, men det kan også resultere i at $R(X, Y, \gamma, \alpha_i)$ øker.

6 Optimalisering av modellen

Smuglernetverket ønsker å maksimere fortjenesten ved å velge optimal mengde sigaretter, antall kjøretøy og enheter etterretning. Dette gjøres ved å maksimere ligning (1) med hensyn på henholdsvis X og γ og z . I tillegg gjennomfører de risikominimerende tiltak som vil øke den forventede fortjenesten. Optimal mengde Y er fortsatt eksogent gitt i modellen.

6.1 Optimal mengde X i hvert kjøretøy

Maksimer (1) med hensyn på X som gir:

$$(2) (1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) P_x - \theta_x \geq \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) R'(X)$$

I utgangspunktet ønsker smuglernetverket å maksimere den forventede fortjenesten ved å øke X helt til den marginale gevinsten ved en ekstra pakke sigaretter er lik den marginale kostnaden. Ut fra modellen vil optimal X ligge i underkant av hva som kvalifiserer til grov avgiftsunndragelse, det vil si at $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) P_x - \theta_x = \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) R'(X)$. En marginal økning i X utover dette vil føre til at $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) P_x - \theta_x < \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) (R'(X) + \zeta)$ siden smuglerne nå vil miste kjøretøyet og straffen vil være strengere. I figur 3 og 4 er dette vist ved et fall i grafen når mengde X passerer det kritiske nivået \bar{X} . Et annet alternativ er en hjørneløsning der optimal mengde X begrenses ut fra kjøretøyetets fysiske kapasitet. Dette er tilfellet om den forventede fortjenesten er større ved å utnytte fraktkapasiteten maksimalt fremfor å begrense kostnadene ved å bli tatt, og vises ved at hver smuglerbil frakter en mengde tilsvarende \bar{X} .

6.1.1 Optimal X i skjæringspunktet mellom simpel og grov avgiftsunndragelse

Smuglerne har altså muligheten til å tilpasse X , basert på det norske straffenivået, slik at samlet avgiftsunndragelse kvalifiserer for forelegg eller en kort fengselsstraff (LB-2013-078380). Dette viser også at kostnadene ved det risikominimerende tiltaket α_i , der i er å bruke personbiler fremfor varebiler, ikke nødvendigvis vil være en kostnad for smuglerne om optimal X og Y får fysisk plass i en personbil.

Vedlegg 2 viser blant annet mengden sigaretter, øl og sprit som ble beslaglagt i hvert kjøretøy i forbindelse med de store smuglersakene jeg har tatt utgangspunkt i. Avgiftsunndragelsen i

hvert kjøretøy og førerens straff er også tatt med. I disse sakene har smuglerne blitt dømt for samlet avgiftsunndragelse, og ikke bare på grunnlag av hva hver enkelt har med seg. Som tidligere beskrevet har de organiserte smuglerne et godt varslingsystem, så sannsynligheten for at et stort antall biler blir stoppet er mindre. Det er derfor mer sannsynlig at smuglerne blir dømt enkeltvis. Forventet R tar som regel utgangspunkt i en lavere straff enn hva som er beskrevet i vedlegg 2. Vedlegg 1 viser ulike straffer der smugleren kun har blitt dømt for de varene vedkommende selv har tatt med. Selv om avgiftsunndragelsen i hvert enkelt kjøretøy ligger på samme nivå, er straffene betydelig mindre. Å begrense X er derfor kun interessant når den forventede straffen baserer seg på at smuglerne blir dømt enkeltvis. Det gir liten mening å begrense X i hvert kjøretøy om det er et større antall kjøretøy som blir stoppet samtidig, og smuglerne blir dømt på grunnlag av den samlede avgiftsunndragelsen. Økt bruk av depoter på svensk side av grensen gjør at det kan være optimalt å smugle en mindre mengde varer i hver enkelt smuglerbil siden det vil være mulig å gjennomføre hyppigere grensepasseringer enn om varene fraktes direkte fra Polen.

De fire siste dommene i vedlegg 1, går under betegnelsen grov avgiftsunndragelse og samsvarer med avgiftsunndragelser for de organiserte smuglerne i vedlegg 2. Smuglerne er dømt kun ut fra hva de selv har i kjøretøyet, så straffene er betydelig mindre. Selve fengselsstaffen er ikke betydelig høyere i de fire siste dommene sammenlignet med de andre dommene som tar utgangspunkt i simpel avgiftsunndragelse, men om bilene ikke er ombygd vil en økning i X også kunne øke sannsynligheten for inndragelse av kjøretøyet, verdsatt til ζ . Parameteren ζ er kun en del av marginalkostnaden i skjæringspunktet mellom simpel og grov avgiftsunndragelse. Den er utelatt fra ligning (2) fordi smuglerne aldri vil finne det optimalt å velge et kvantum X som akkurat kvalifiserer til grov avgiftsunndragelse. I praksis er overgangen mer gradvis så sannsynligheten for at kjøretøyet blir inndratt øker gradvis i intervallet 90 000 til 100 000.

Om sannsynligheten for å bli stoppet, π , er tilstrekkelig høy, og smuglerne setter kostnadene ved å bli fengslet, få inndratt kjøretøyene og miste kjøretillatelsen i Norge tilstrekkelig høyt, vil optimal mengde varer velges slik at ligningen (2) vil være oppfylt med likhet. Smuglerne vil optimalisere X slik at en videre økning vil resultere i at $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) P_x - \theta_x < \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) (\zeta + R'(X))$. En forutsetning for dette er at det ikke finnes eventuell hjørneløsning som gir en høyere forventet fortjeneste.

I modellen er Y eksogen gitt, men i realiteten optimaliserer smuglerne både Y og X . Smuglerne vil velge en optimal kombinasjon av alkohol og sigaretter slik at X^{Lav} og Y^{Lav} kvalifiserer til en samlet avgiftsunndragelse på under 100 000 om:

$$(3) (1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) (P_x X^{Lav} + P_y Y^{Lav}) - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta, \delta) (R^{Lav}) - (\theta_x X^{Lav} + \theta_y Y^{Lav}) >$$

$$(4) (1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) (P_x X^{Høy} + P_y Y^{Høy}) - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta, \delta) (\zeta + R^{Høy}) - (\theta_x X^{Høy} + \theta_y Y^{Høy}).$$

Hvis dette ikke er tilfellet, vil smuglerne velge en kombinasjon av $X^{Høy}$ og $Y^{Høy}$ som beskrives nærmere i neste avsnitt. Vi ser her at smuglerne må gjøre et valg mellom lavere forventet inntekt eller høyere kostnader ved å bli tatt. Om de velger å begrense avgiftsunndragelsen eller ikke, avhenger av sannsynligheten for å bli tatt, π , og hvordan smuglerne verdsetter den potensielle straffekostnaden, R og verdien av kjøretøyet, ζ .

6.1.2 Optimal X defineres ved en hjørneløsning

Om sannsynligheten π og straffekostnaden R er tilstrekkelig lav, vil smuglerne velge et kvantum X som kvalifiserer til inndragelse av kjøretøy og en straff basert på grov avgiftsunndragelse. Det forventede dekningsbidraget $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) P_x - \theta_x$ vil også på marginene være høyere enn $\pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) R'(X)$, også ved en videre økning i X .

Observasjoner fra tollere viser at bilene er fullastet fra gulv til tak (LB-2013-173869 s. 20). Derfor er det tilsynelatende kjøretøyets fysiske størrelse som begrenser mengden varer hver smugler tar med seg inn i landet. Den eneste reelle kostnadsøkningen ved å øke X er at den potensielle straffen også vil øke, siden lønn og transportkostnader ikke påvirkes av mengden sigaretter. Straffekostnaden er som tidligere vist avtagende.

Så lenge det er optimalt å smugle en mengde varer som kvalifiserer til grov avgiftsunndragelse, vil altså venstre side i ligning (2) hele tiden være større enn høyresiden. Optimal mengde X og Y i hvert kjøretøy bestemmes altså ut fra fysiske begrensninger. En kombinasjon av $X^{Høy}$ og $Y^{Høy}$, som vist i ligning (4), vil gi en høyere forventet inntekt enn om smuglerne begrenser den samlede avgiftsunndragelsen slik som i ligning (3).

De store smugleraktørene har en avgiftsunndragelse i hvert kjøretøy som stort sett ligger på mellom 140 000 og 260 000 kroner. Den samlede oversikten for de mest omfattende sakene vises i vedlegg 2. De aller fleste kjøretøyene er ombygd, og de som ikke er ombygd blir også inndratt grunnet den høye avgiftsunndragelsen. Vi ser her at de trafikkfarlige bilene kun har

en påvirkning på straffeutmålingen, gjennom α_i , der i i dette tilfellet definerer om bilen er ombygd eller ikke. Det er mange faktorer som taler for inndragelse av kjøretøyet, men når det er optimalt å gjennomføre en av dem, vil ikke kostnaden ζ være relevant i optimaliseringen av de andre.

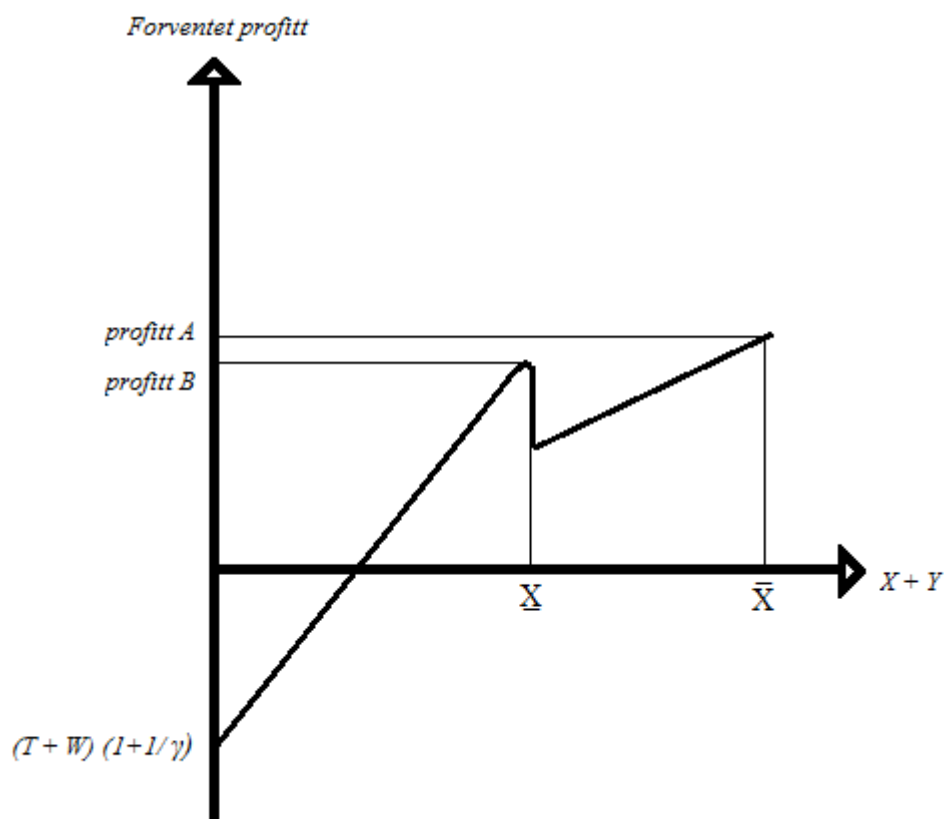
Under optimaliseringen av z ser vi at smuglerne bruker store ressurser på å minimere risikoen for å bli tatt. Mye tyder på at det er optimalt å sette inn ressursene her i stedet for å minimere konsekvensene av å bli tatt. Den økte inntekten som følger av en marginal økning i X er hele tiden høyere enn den marginale risikokostnaden $\pi R'(X)$, noe som er tilfellet for smuglerne modellen tar utgangspunkt i.

Kripos sin rapport beskriver smuglernes optimalisering på denne måten: «Påfallende mange beslag er innenfor foreleggsgrensen og det synes som kriminelle kalkulerer med et visst tap i form av varer som blir beslaglagt av Tollvesenet» (Kripos, 2014). Dette vises i modellen ved at ligning (2) er oppfylt med likhet og ligning (3) er større enn ligning (4). Dette er tilfellet for svært mange smugleraktører. I tillegg står det i rapporten: «Rundt halvparten av den totale mengden beslaglagte sigaretter første halvår 2012 er fordelt på kun én prosent av det totale antallet beslag (41 av 3 827 beslag)». Vi ser her at for noen smuglere er det optimalt å smugle i større kvantum. Dette er tilfellet for de organiserte smuglerne i modellen, der optimal mengde varer bestemmes ut fra kjøretøyets fysiske størrelse og ligning (4) er mindre enn ligning (3). Bruken av kolonner, og dermed større sannsynlighet for at hver enkelt blir dømt basert på samlet avgiftsunndragelse, og lavere sannsynlighet for å bli tatt, er faktorer som forklarer hvorfor de godt organiserte polske smuglerne finner det optimalt å smugle større mengder enn andre aktører.

6.1.3 Grafisk forklaring

Valget av optimal X , og indirekte optimal Y , kan vises grafisk. Kostnadene for hver smuglerbil er lønn til fører, transportkostnader i tillegg til etterretningskostnader. Disse må dekkes inn av den forventede inntekten. Om det ikke smugles varer i bilene, altså $X = Y = 0$, vil den forventede inntekten være negativ og tilsvare kostnadene for hvert kjøretøy. Når kvantum X og Y øker vil også profitten øke. I overgangen fra simpel til grov avgiftsunndragelse faller den forventede profitten ved at kjøretøyet trolig vil kunne inndras og føreren risikerer å miste kjøretillatelsen i Norge de neste årene, i tillegg vil straffen basere seg på grov avgiftsunndragelse. Dette resulterer i at grafen gjør et hopp når X passerer den

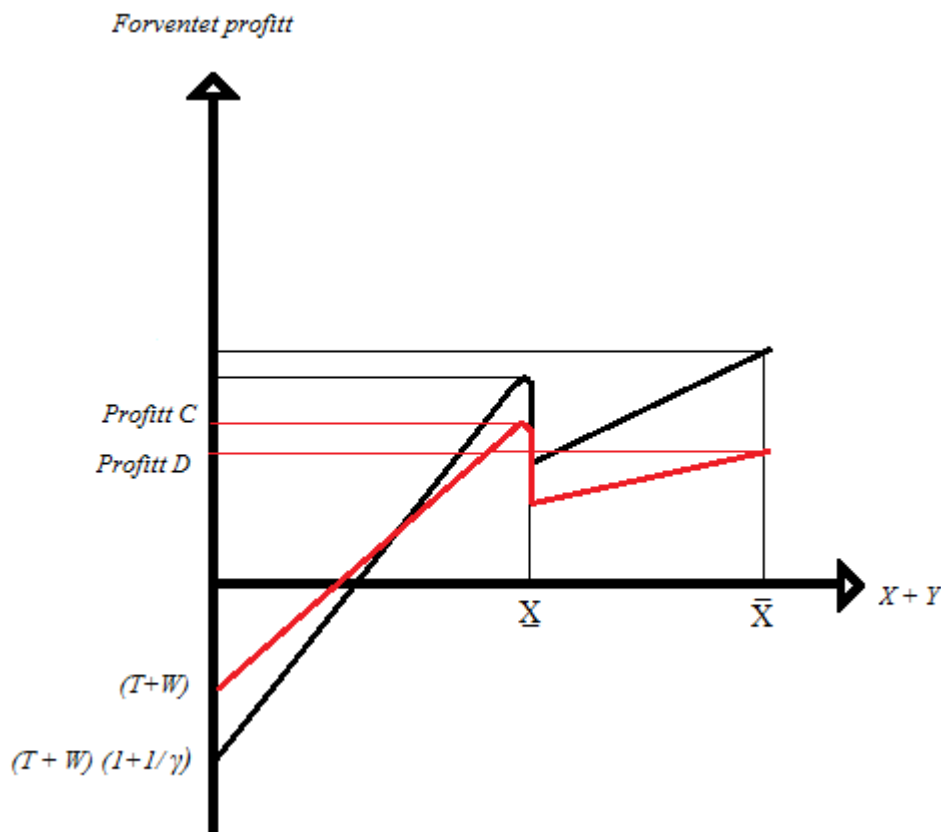
kritiske grensen, \underline{X} . Videre økning i X og Y utover dette vil igjen føre til at den forventede profitten stiger. Siden $R^{Høy} > R^{Lav}$ vil den prosentvise økningen i profitten ved en marginal økning i X være mindre enn om den tilsvarende økningen skjer innenfor simpel avgiftsunndragelse. Dette er grunnen til at grafen er mer elastisk etter skjæringspunktet. I figur 3 ser vi at den forventede profitten er større ved en hjørneløsning, ligning (4) er altså større enn ligning (3). Profitt A – profitt B viser gevinsten ved å velge hjørneløsningen \bar{X} fremfor å velge et kvantum slik at den marginale fortjenesten er lik den marginale kostanden, som er gitt ved \underline{X} . Vi ser her at ligning (2) er gitt ved at $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) P_x - \theta_x > \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) R'(\bar{X})$. Dette er en optimalisering som kjennetegner de organiserte nettverkene blant annet fra Drawsko Pomorskie.



Figur 3: De organiserte smuglerne velger kvantum \bar{X} fremfor \underline{X}

Andre smuglere som smugler enkeltvis og ikke i kolonner, vil ikke ha kostnader knyttet til etterretning. Dette er vist i figur 4 ved den røde grafen. Grafen vil derfor skjære Y-aksen høyere oppe og smuglingen vil derfor trolig bli lønnsom ved et lavere kvantum X og Y . Sannsynligheten for å bli tatt er større så grafen vil hele tiden være slakere enn for de organiserte smuglerne. Det forventede tapet ved å bli stoppet med varer som kvalifiserer til

grov avgiftsunndragelse, vil nå være betydelig høyere enn for de organiserte smuglerne som har en lavere sannsynlighet for å bli tatt. Dette gjør at grafen etter skjæringspunktet er vesentlig slakere enn for smuglere som driver med omfattende kontraspaning. Figur 4 viser at profitt C er større enn profitt D, noe som viser hvorfor mindre organiserte smuglere finner det optimalt å begrense mengden varer som smugles i hvert kjøretøy. Optimal X bestemmes i dette tilfellet ved at ligning (2) er oppfylt med likhet, det vil si at $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) P_x - \theta_x = \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta) R'(\underline{X})$.



Figur 4: de mindre organiserte smuglerne velger kvantum \underline{X} fremfor \bar{X}

6.2 Optimalt antall kjøretøy, γ , for hver enkelt smugleroperasjon

Maksimer (1) med hensyn på γ som gir:

$$(5) (1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta))(P_x X + P_y Y) \geq$$

$$(\theta_x X + \theta_y Y) + T + W + \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)(\zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta))) + \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)R'(\gamma)\gamma$$

Venstre side viser den forventede inntekten fra hver smuglerbil når optimal mengde smuglervarer er valgt. Høyre side viser de direkte kostnadene for hvert kjøretøy som transportkostnaden, T og førerens lønn, W og innkjøpsprisen for sigaretter og alkohol gitt ved $\theta_x X + \theta_y Y$. Neste ledd betegner det forventede gjennomsnittlige tapet for hver smuglerbil i form av inndragelse av kjøretøy og en eventuell straffekostnad. Om avgiftsunndragelsen er tilstrekkelig lav vil ζ mest sannsynlig falle bort, men som vist i optimaliseringen av X er dette ikke tilfellet for de organiserte smuglerne i modellen. Det siste leddet, $\pi R'(\gamma)\gamma$, viser hvordan flere kjøretøy øker den forventede straffekostnaden, både ved en marginal økning i den forventede straffen, men også ved at denne økningen vil være gjeldene for flere kjøretøy.

En marginal økning i etterretningsarbeidet z vil ha større effekt på den samlede fortjenesten om γ er stor. En ekstra enhet etterretning har den samme påvirkningen på sannsynligheten π om γ er lav eller høy, men det er flere kjøretøy som vil ha glede av den reduserte sannsynligheten for å bli tatt. I tillegg er det flere kjøretøy som kan være med på å dekke inn kostnadene ved dette. Derfor vil optimal z og $\alpha_i(\beta)$ også kunne påvirke optimal γ .

De organiserte smuglernes bruk av etterretning og andre risikominimerende tiltak, gjør at π blir lavere enn for andre tobakkssmuglere. Det er også svært sjeldent smuglerne blir dømt for samlet avgiftsunndragelse til tross for at flere kjøretøy blir stoppet samtidig. Dette er med på å forklare hvorfor smuglerne i modellen finner det optimalt å bruke flere kjøretøy enn andre smugleraktører. For de uorganiserte smugleraktørene er optimaliseringen av γ uvesentlig fordi det ikke har noen reell effekt på den totale fortjenesten. Det er altså ingen kostnadsbesparelser ved å samkjøre grensepasseringene.

Om smuglerne ikke hadde brukt lokkebiler, ville økt γ også redusert den gjennomsnittlige sannsynligheten hvert kjøretøy har for å bli stoppet. Dette fordi de første kjøretøyene har større sannsynlighet for å bli stoppet. Siden lokkebilene kjører først, og dermed har mulighet til å varsle de reelle smuglerbilene om eventuelle uforutsette kontroller, vil ikke de første smuglerbilene ha vesentlig større sannsynlighet for å bli stoppet. Dette er grunnen til at jeg har utelatt γ sin effekt på π .

6.2.1 Antall kjøretøys påvirkning på straffen

Med unntak av $\pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)R'(\gamma)\gamma$ i ligning (5) er kostnadene ved et ekstra kjøretøy lineære og $R''(\gamma) < 0$. Flere kjøretøy øker sannsynligheten for at flere blir stoppet og dermed vil samlet

avgiftsunndragelse bli høyere, men en økning innenfor det som allerede er grov avgiftsunndragelse vil hele tiden ha marginalt mindre påvirkning på selve straffen. Selv om hver enkelt ikke har detaljkunnskap om hvem de andre smuglerne er eller hvor mye de andre har med seg, vet vedkommende at han er en del av et større system. Økt γ kan derfor medføre at retten mener den straffbare handlingen er utøvet som ledd i virksomheten til en organisert kriminell gruppe, og derfor kan blant annet straffelovens § 60a øke den potensielle straffen (THALD-2013-133864 s.20). Leddet $\pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)(R'(\gamma) \gamma)$ har likevel ingen reell påvirkning på de marginale kostnadene ved økt γ siden $R'(\gamma)$ er svært lav, når den smalede avgiftsunndragelsen allerede er grov. Gevinsten ved å fordele etterretningskostnadene på flere kjøretøy er større enn kostnadene ved den marginale økningen i straffen γ medfører.

Vi kan dermed forenkle ligning (5) ved at:

$$(5) (1 - \pi)(P_x X + P_y Y) \geq (\theta_x X + \theta_y Y) + T + W + \pi(\zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta))) + \pi R'(\gamma) \gamma$$

\approx

$$(5^*) (1 - \pi)(P_x X + P_y Y) \geq (\theta_x X + \theta_y Y) + T + W + \pi(\zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta)))$$

Siden økt γ har minimal påvirkning på straffen for hver enkelt smugler når avgiftsunndragelsen allerede er grov, er kostnadene ved en marginal økning i γ tilnærmet lineær. Siden smuglingen også må dekke etterretningskostnader og de faste kostnadene, kan ikke ligning (5) være bindende så lenge det er lønnsomt å smugle. Dette viser at optimal bruk av γ ikke kan forklares ut fra den teoretiske modellen alene. Betyr dette at det hele tiden vil være optimalt å øke γ i hver smugleroperasjon?

6.2.2 Faktorer som begrenser γ

For de organiserte smuglerne i modellen vil et kritisk høyt antall kjøretøy øke behovet for flere aktører som kan koordinere transporten, men det er nok likevel etterspørselen etter smuglervarer og nettverkets tilgang på kjøretøy som begrenser γ . Til nå har utsalgsprisen P_x og P_y vært gitt. Om det smugles en samlet mengde som overstiger det som etterspørres på det svarte markedet smuglerne har tilgang til, vil varene ikke bli solgt. Smuglerne har ingen insentiver til å smugle mer enn det som etterspørres fordi etterspørselastisiteten i området rundt smuglernes utsalgspris tilsynelatende er lite elastisk. En reduksjon i smuglernes utsalgspris for sigaretter, og dermed en reduksjon i P_x , vil ikke tiltrekke seg mange nye

kjøpere, i hvert fall ikke på kort sikt. Grunnen til dette er at gapet til den lovlige markedsprisen allerede er såpass høy at en marginal reduksjon i utsalgsprisen ikke automatisk vil lokke til seg flere kjøpere fra det lovlige markedet. Andre smugleraktører har etablert sine kontaktnettverk i Norge, så selv om smuglerne i modellen skulle tilby lavere priser vil det eventuelt ta tid før de kan etablere nye kundeforhold. Siden kjøp av smuglervarer er en ulovlig handling, vil et etablert og trygt forhold til selger ha en verdi i seg selv til tross for at andre aktører kan tilby en noe lavere pris.

Med utgangspunkt i modellen ville det vært optimalt å begrense antall leveranser og heller øke den totale mengden varer i hver smugleroperasjon gjennom økt γ i hver operasjon. Dette vil derimot øke risikoen på mottakersiden i tillegg til kostnader til økt lagringsplass. Likevel er nok kostnadene ved å anskaffe kjøretøy som kan brukes til smugling den faktoren som hovedsakelig begrenser antall kjøretøy i hver operasjon. De faste kostnadene kan ikke knyttes direkte opp til optimaliseringen i modellen, men siden dette er en vesentlig kostnad for det kriminelle nettverket vil det trolig være optimalt å bruke smuglerkapitalen, altså hvert enkelt kjøretøy så ofte som mulig. Med en gitt etterspørsel på markedet vil en økning i γ resultere i høyere investeringskostnader og at smuglerkapitalen ikke blir fullt utnyttet. Etterspørselen etter alkohol og sigaretter for hver uke er dermed gitt, så optimal γ begrenses ikke ut fra modellen, men av etterspørselssiden og nettverkets optimale investeringer i antall kjøretøy som egnes til smugling.

Hvis optimal γ begrenses ut fra modellen, er det i så fall ved at et kritisk høyt antall kjøretøy krever flere enheter z for at sannsynligheten for å bli tatt ikke skal øke. Det er naturlig nok et begrenset antall kjøretøy som følgebilene klarer å koordinere. Setter man inn flere kjøretøy som koordinerer, må de også samkjøre grensepasseringen seg i mellom, og ved uforutsette kontroller kan dermed varslingen gå for sent og risikoen for store tap øker. Modellen gir altså ikke et godt svar på hvor mange personer som er involvert i selve smuglingen, bare at det i utgangspunktet er optimalt å øke antall smuglerbiler. Jeg har derfor tatt utgangspunkt i rettssakene som er beskrevet tidligere og politiavhør for å se hvor mange som frakter smuglervarer i hver operasjon.

6.2.3 Empirisk observasjon av γ

Et stort følge med biler på den tiden smuglerne vanligvis smugler vil kunne vekke mer mistanke enn om de smuglet enkeltvis, men begrensede ressurser gjør at det likevel er

vanskelig å stoppe smuglerne. Et utdrag fra en dom i Halden Tingrett som senere har blitt anket (THALD-2013-133864), beskriver bruken av smuglerkolonner på denne måten: «For bakmennene er det formodentlig et følbart tap når en slik konvoi av biler helt eller delvis tas, men det vil likevel være rasjonelt å fortsette med denne organisasjonsmodellen. All kontraspaning som foregår og som i størst mulig grad skal sikre at det ikke er en kontroll på gang, vil kreve de samme ressurser enten man skal få 1 eller 100 biler over grensen. Taktikken med bruk av mange kjøretøy har vært ansett som regningssvarende i alle fall fra Murmanskkonvoienes dager under 2. verdenskrig». Dette viser at bakmennene maksimerer total profitt ved å bruke et stort antall kjøretøy selv om dette kan resultere i store tap enkelte ganger. Ved at det er et stort antall kjøretøy involvert i hver smugleroperasjon, vil de ulike tiltakene potensielt kunne gi store besparelser ved at et mindre antall blir stoppet. I den ene saken fra Borgarting lagmannsrett (LB-2013-078380) ble ni biler med til sammen 822 liter brennevin, 9980,50 liter øl og 105 980 sigaretter stoppet. Den samlede avgiftsunndragelsen var på 1 181 362 kroner. Selv om dette var en godt planlagt aksjon fra politiet og tollmyndighetenes side, var det langt fra alle som ble stoppet. Bakmennene får selv ved store kontroller flere vellykkede leveranser.

Basert på politiavhør og opplysninger fra tollvesenet er det et stort antall smuglere, og dermed høy γ involvert i hver enkelt smugleroperasjon. Siden optimaliseringen av z indirekte baserer seg på γ , vil det være ønskelig å øke γ i hver smugleroperasjon helt til etterspørselen er dekket. Smuglerne leverer som regel varer en til to ganger i uken til faste mottakere rundt i landet.

I forbindelse med en annen dom fra Borgarting lagmannsrett anslår politi og tollmyndigheter at 25 mistenkelige biler passerte (LB-2013-173869). Av disse ble 15 stoppet. Alle hadde smuglervarer i bilen, men en av dem var ikke en del av virksomheten og er derfor ikke nevnt i saken. Jeg har også sett på politiavhør i forbindelse med saker i 2014 som kun har resultert i bøter, til tross for at mengden smuglervarer er tilsvarende høy som i de andre sakene. Mangel på fengselsplass er en av årsakene. En av smuglerne hevdet her at kun en tiendedel ble stoppet. I et annet politiavhør i forbindelse med (LB-2013-078380) anslår en av de pågrepne at det var rundt 100 personer på fergen fra Polen til Sverige som skulle smugle. Disse kan riktignok fordele seg på flere turer, men viser likevel omfanget av aktiviteten.

Tollvesenet anslår også at det ofte kommer mellom 20 og 30 smuglerbiler i hver operasjon. De første kommer 20 til 30 minutter etter lokkebilene. Bilene kommer så ofte i puljer med

noen minutters mellomrom. Dette gir dem tid til å varsle andre om eventuelle uforutsette kontroller som ikke kontraspanerne har fanget opp (THALD-2013-040921). Smuglerne endrer atferd fra gang til gang så det ikke er noe klart mønster i hvordan de organiserer innførselen. Bilene kommer i puljer på varierende størrelse, og tidsintervallet mellom hver bil og kolonne kan også endres. Selv om tollvesenet observerte 25 mistenkelige biler i saken der 14 kjøretøy ble tatt, kan det ha vært flere som aldri passerte grensen. Basert på beskrivelse i dommer, observasjoner gjort av svenske tollere, intervju med tollvesenet og ulike politiavhør, vil jeg anslå at γ som oftest ligger på mellom 20 og 50 blant de store smugleraktørene som modellen tar utgangspunkt i.

6.3 Optimal bruk av etterretning, z

Maksimer (1) med hensyn på z som gir:

$$(6) \pi'(z) \gamma (P_x X + P_y Y + \zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta))) = T + W$$

$\pi'(z)$ beskriver den marginale reduksjonen i sannsynligheten for å bli tatt ved en ekstra enhet etterretning, mens $(P_x X + P_y Y + \zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_i(\beta)))$ betegner de totale kostnadene ved å bli tatt for hvert kjøretøy. Variabelen γ betegner antall kjøretøy som dermed vil ha nytte av den reduserte sannsynligheten for å bli tatt. Høyre side viser kostnadene ved å øke bruken av etterretning med en enhet, som omfatter lønn til sjåfør og transportkostnader. Kostnadene er altså lineære. Venstre side i likning (6) beskriver dermed effekten en reduksjon i sannsynligheten for å bli tatt, som følge av en marginal økning i bruken av etterretning, har på den forventede inntektsøkningen. I tillegg reduseres risikokostnaden ved at færre blir straffet og færre kjøretøy blir inndratt. Som tidligere beskrevet er $\pi'(z) < 0$ og $\pi''(z) > 0$, og likning (6) har altså en indre løsning så lenge det er optimalt å bruke minst en enhet etterretning.

Optimal mengde z påvirkes av optimal mengde γ , så økt γ vil gjøre det mer effektivt å øke bruken av etterretning fordi det er flere kjøretøy som kan dekke kostnaden T og W . I tillegg påvirkes z av X , Y og γ ved at økt avgiftsunndragelse øker den potensielle straffen og det er større verdier som vil kunne beslaglegges. Høyere kostnader ved å bli tatt fører altså til at gevinsten ved å øke z blir større.

Så lenge det er optimalt å smugle en så stor mengde at bilene uansett blir beslaglagt, vil dette gi ytterligere insentiver til å minimere sannsynligheten for å bli stoppet. Inndragelsen av

kjøretøyet til verdien ζ som ble anslått til å ligge på rundt 70 000 kroner har dermed en stor påvirkning på optimal z .

Disse faktorene viser hvorfor det er optimalt med bruk av etterretning når det smugles i stor skala. Mer selvstendige smugleraktører har mindre insentiver til å bruke etterretning fordi de ikke smugler i kolonner og $\gamma = 1$. Det er også mer sannsynlig at de optimaliserer X slik at samlet avgiftsunndragelse klassifiseres som simpel. Dette fører også til at ζ faller bort i ligning (5). Vi har derfor trolig at $\pi'(z) < (T+W) / (\theta_x * X + \theta_y * Y + R(X, Y, \gamma, \alpha_i, \varphi))$ for de selvstendige smugleraktørene, noe som forklarer hvorfor de store aktørene finner det optimalt med omfattende bruk av etterretning, mens mer selvstendige aktører ikke gjør det. Dette ble vist nærmere i figur 4 ved at den røde grafen skjærer y-aksen lenger oppe enn den svarte grafen som beskriver de organiserte nettverkene.

De ulike typene etterretningsoppgaver er beskrevet nærmere i avsnitt 5.2.1, og det er i liten grad noen avveining mellom dem. Bruken av de tre kategoriene begrenses ut fra den avtagende effekt de har på sannsynligheten for å bli tatt, og i mindre grad av kostnadene som kan knyttes opp til dem. Med dette mener jeg at besparelsene ved å redusere sannsynligheten for å bli tatt er såpass stor at kostnadene forbundet med dette blir mindre vesentlige. Det er vanskelig å anslå hvor mange enheter som brukes i forbindelse med hver smugleroperasjon, men det kan se ut som bruken av personell til dette arbeidet er så omfattende at en videre økning ikke vil ha noen merkbar virkning på sannsynligheten for å bli tatt. Verdien av hver last og kjøretøyet ligger på godt over 100 000, i tillegg kommer straffekostnaden. Dette betyr at kostnader i forbindelse med transport og en lønssats på mellom 2000 og 5000 kroner per etterretningsenhet, vil være en relativt liten investeringskostnad når det er samlede verdier for over 2 millioner kroner som passerer grensen ved hver innførsel.

6.4 Optimalisering av $\alpha_i(\beta)$

De ulike konkrete risikominimerende tiltakene har ulike typer kostnader. De tiltakene som kun påvirker straffekostnaden har jeg valgt å kalle α_j . Eksempler på denne typen tiltak er at de aller fleste kjøretøyene er ombygde, og de som ikke er ombygde blir også inndratt på grunn av den høye avgiftsunndragelsen. Vi ser her at de trafikkfarlige bilene kun har en virkning på straffen, og igjen ser vi at smuglerne velger å redusere risikoen for å bli tatt fremfor konsekvensene av å bli tatt. Det vil si at nytten ved det risikominimerende tiltaket som det er å

bygge om bilene ulovlig, er større enn kostnadene ved den økte straffen. Tilsvarende eksempel er bruken av falske skilter.

Om tollmyndigheter og politi ikke er godt forberedt, vil det være svært vanskelig å stoppe smuglerne når det er flere aktører involvert. Noen av smuglerne kjører av ved de første avkjørslene etter at grensen er passert eller snur og kjører i motsatt retning tilbake til Sverige, mens andre parkerer bilen og løper til skogs (THALD-2013-133864 s.20). Dette reduserer også sannsynligheten for å bli tatt, men samtidig kan straffekostnaden øke om man ikke skulle lykkes. De organiserte smuglerne viser stadig evne til å tilpasse seg norske myndigheters tiltak, og det er derfor α_i avhenger av myndighetenes tiltak β . Etter at det har blitt rettspraksis å inndra smuglerbilene, har gevinsten ved å prøve å komme seg unna økt.

Minimer 2. med hensyn på α_j gitt 1., 3. og 4.. Om dette gir:

(7) $\pi'(\alpha_j) (P_x X + P_y Y + \zeta + R(X, Y, \gamma, \alpha_j(\beta))) > \pi(z, \alpha_j(\beta), \beta) R'(\alpha_j)$, vil tiltak j gjennomføres.

En reduksjon i sannsynligheten for å bli tatt, som følge av at tiltak j gjennomføres, medfører en forventet kostnadsreduksjon i form av at færre varer og kjøretøy blir inndratt, i tillegg til at færre blir utsatt for straffekostnaden R . Dette må overstige økningen i den forventede straffekostnaden tiltaket fører med seg.

For øvrige konkrete risikominimerende tiltak, som ikke fanges opp i j , vil kostnadene i større grad være indirekte. De store smugleraktørene har en avgiftsunndragelse i hvert kjøretøy som ligger på mellom 140 000 og 260 000 kroner. For de organiserte smuglerne begrenses X og Y av bilens fysiske størrelse. Et av de risikominimerende tiltakene var å velge personbiler fremfor varebiler. Empiriske observasjoner viser at det er få smuglere som frakter i store kvantum i større kjøretøy. Det må bety at den økte fortjenesten ved å smugle i enda større kvanta ikke oppveies av den økte sannsynligheten for å bli stoppet og den økte straffen dette vil kunne medføre.

I nyere tid har også smuglerne klart å ta tilbake kjøretøy fra politiets lagerplass. Dette viser at smuglerbilene har en vesentlig verdi for nettverket. Mange av dommene der smuglerne er dømt for samlet avgiftsunndragelse baserer seg på telefondata fra de tiltales mobiltelefoner. Dette har blant annet vært med på å avdekke koordinatorens rolle i smuglingen. Telefondata viser også at mange av smuglerne har hatt dette som heltidsbeskjeftigelse i lang tid. Det vil være interessant om dette vil føre til videre endring i smuglernes adferd i tiden som kommer.

Vil kostnadene ved å endre mobiltelefoner hyppig eller endre måten å koordinere transporten på, fortsatt være tilstrekkelig høye til at de ikke veier opp for den forventede økningen i straffen som denne måten å kommunisere på medfører?

7 Hva forteller modellen oss?

Det er vanskelig å slå fast hvor mye nettverket sitter igjen med i overskudd etter hver vellykket innførsel, spesielt fordi fortjenesten fra alkoholsalget er noe usikkert. Jeg har tatt utgangspunkt i anslått innkjøpspris for en sigarettpakke fra grossist til 10 kroner.

Utsalgsprisen til distributørene anslåes til 30 kroner. Dette innebærer et dekningsbidrag på rundt en krone per sigarett. Gjennomsnittlig mengde sigaretter i hvert kjøretøy varierer noe, men basert på tollvesenets beslagsstatistikk fra 2007-2013 (TAD, 2013) og mengden beslaglagte sigaretter i sakene jeg har sett nærmere på, vil jeg anslå at mengden ligger på mellom 20 000 og 30 000, men noen ganger mer. En smugleroperasjon med 40 biler vil dermed kunne gi en inntjening på grovt sett en million kroner. I tillegg kommer fortjenesten fra alkohol. Basert på en mengde tilsvarende 1400 liter øl i hver bil og informasjon gitt i politiavhør, vil jeg anta at det samlede dekningsbidraget for den totale mengden alkohol i hvert kjøretøy omtrent er det samme som for sigarettene, om ikke noe høyere siden det også smugles en del sprit.

Et utdrag fra en dom i Halden Tingrett (THALD-2013-031012) gir også en beskrivelse av den antatte lønnsomheten ved denne virksomheten. Her står det blant annet: «Fortjenesten må være meget betydelig når det ses hen til utgifter til blant annet biler, drivstoff, lønn til sjåførene, overnattinger, depoter og fergeutgifter. Som nevnt, hadde tollvesenet og utrykningspolitiet fem tilsvarende aksjoner i 2012. Retten legger til grunn at også disse var organisert gjennom den kriminelle virksomheten. Ingen av de som nå er tiltalt, ble tatt i de foregående aksjonene. Dette sier mye om hvor stort mannskap virksomheten disponerer. Det synes verken å hemme eller skremme de som finansierer virksomheten at kurerer blir pågrepet og at biler og varer blir beslaglagt. Etter aksjonen 10. november 2012 hvor 10-11 andre kurerer ble pågrepet, ankom det en rekke nye biler og kurerer over Svinesund helgen etter, jf. bevisene mot de tiltalte i vår sak».

Flere av smuglerne har hatt så mye som 80 turer året før de ble stoppet. Dette gir en idé om sannsynligheten for å bli tatt. Mannen som ble dømt alene i Fredriksstad tingrett bekrefter at han kan ha hatt 156 turer de siste 3 - 4 årene (TFRED-2012-190322). Han har kun blitt stoppet en gang tidligere. At det kun er et fåtall som blir stoppet flere ganger selv om de fleste smuglerne tilsynelatende har dette som heltidsbeskjeftigelse, tyder på at den samlede mengden smuglersigaretter et nettverk innfører i året er svært høy, og at sannsynligheten for å

bli tatt er svært lav. Selv økt innsats fra politiets side, som beskrevet i utdraget fra dommen, har ikke resultert i en reduksjon i virksomhetens arbeid. Modellen viser at smuglingen er svært lønnsom så en mindre reduksjon i smuglernes forventede profitt, som følge av økt β eller R , vil ikke endre mengden sigaretter som smugles.

7.1 Redusere den ulovlige innførselen av sigaretter

Sitatet fra dommen i Halden Tingrett viser også en sentral ting, nemlig at tollvesenet har hatt hjelp av utrykningspolitiet ved fem tilsvarende aksjoner i 2012. Det er disse aksjonene som har ført til at flere av smuglerne har blitt stoppet samtidig. Bruken av kontraspaning og lokkebiler gjør det svært vanskelig for tollmyndighetene å stoppe smuglerne alene, uten assistanse fra politiet som kan stoppe smuglebilene lenger inn i landet. For å øke sannsynligheten for at smuglerne blir tatt, altså β i modellen, må aksjonene planlegges sammen med politiet, eller tollvesenet må øke bemanningen hele døgnet. Om grensekontrollen ved Svinesund styrkes, vil trolig smuglerne finne andre veier inn i landet. I modellen tilsvarer denne endringen en økning i β som dermed øker sannsynligheten for å bli tatt. Dette vil påvirke det risikominimerende tiltaket $\alpha_i(\beta)$, der i betegner valg av grenseovergang. Gevinsten i form av redusert sannsynlighet for å bli stoppet vil da kunne overstige de økte transportkostnadene alternative grenseoverganger medfører. Dermed er det flere av myndighetenes mulige tiltak som ikke nødvendigvis vil ha effekt på lenger sikt.

En avgiftsreduksjon på sigaretter vil resultere i at den lovlige utsalgsprisen i Norge faller. Den indirekte konkurransen fra det lovlige markedet vil kunne medføre at smuglernes utsalgspris, P_x , også faller. Det store gapet mellom lovlig og ulovlig markedspris gjør trolig at tiltaket vil ha begrenset effekt på etterspørselen og smuglernes utsalgspris. I 1995 hadde Spania noen av de rimeligste utsalgsprisene for sigaretter i Vest-Europa. Til tross for dette var andelen smuglersigaretter på rundt 15 %, noe som var betydelig høyere enn i andre europeiske land. I stedet for å redusere avgiftene ytterligere, slik som Sverige og Canada gjorde på samme tid, styrket myndighetene samarbeidet med andre land og egen grensekontroll (Joossens and Raw 2000). Erfaringer fra land som Sverige og Canada viser at det er vanskelig å redusere den ulovlige innførselen ved å redusere avgiftsnivået.

Innledningsvis beskrev jeg storskalasmugling, som blant annet gikk ut på at land som Andorra importerte store mengder sigaretter som igjen ble ulovlig eksportert til andre land. Dette var

blant annet tilfellet i Spania. Politisk samarbeid, økt grensekontroll, ny teknologi for å kontrollere innførselen og etterretningsarbeid for å hindre innførsel av sigaretter via containere, var noen av årsakene til at andelen smuglersigaretter falt til rundt 5 % i 1999 (van Walbeek and Blecher, 2012). Skatteinntektene fra tobakksalg i Spania økte fra 2300 til 5200 millioner euro. De samlede investeringene var på 44 millioner euro (Joossens and Raw, 2008).

Storbritannia på sin side økte avgiftene på sigaretter på slutten av 90-tallet noe som resulterte i en kraftig økning i den ulovlige innførselen. Markedsandelen gikk fra omlag 3 % i 1996 og 1997 til rundt 18 % i 1999 og 2000. I likhet med Spania var det storskalasmuglingen som dominerte, der blant annet britiske tobakksmerker lovlig ble eksportert til land som Andorra, for så å bli ulovlig re-importert (Joossens and Raw 2000). Eksempelet fra Storbritannia viser at et høyt avgiftsnivå stimulerer til økt smugling, men ikke nødvendigvis at løsningen er å redusere avgiftene. I stedet for å reversere avgiftsøkningen brukte landet mange av de samme virkemidlene som Spania, noe som også reduserte den ulovlige innførselen igjen. Likevel er andelen konsumerte smuglersigaretter fortsatt stor.

Erfaringer fra Europa viser at økt innsats fra nasjonale myndigheter og internasjonalt samarbeid kan redusere smuglingen betraktelig. Dette betyr likevel ikke at tiltakene som har vært svært effektive i land som Spania og Italia vil ha samme effekt i Norge. Smuglingen til de nevnte landene gikk under kategorien storskalasmugling og sigarettene ankom Spania i containere og båter i store kvanta. I Norge er smuglingen, som tidligere vist, mer tradisjonell der enkeltstående nettverk erverver sigarettene i lavkostland for så å utnytte prisgapet til det lovlige markedet i Norge. Prisen for en pakke sigaretter i Spania er på 4,65 euro (KPMG, 2013), noe som betyr at smugling av sigaretter ervervet i Øst-Europa ikke nødvendigvis vil bli tilstrekkelig lønnsomt for de organiserte smuglerne.

Økt sannsynlighet og økte kostnader ved å bli tatt vil gjøre det dyrere å smugle. Ut fra modellen tyder mye opp at denne økningen må være stor for å ha en påvirkning på mengden sigaretter som smugles. Det er derfor vanskelig å si hvilken effekt økt β vil ha for den ulovlige innførselen, både på kort og lang sikt. Mye tyder på at kostnadene ved å bli dømt på bakgrunn av samlet avgiftsunndragelse medfører betydelige kostnader for smuglerne. Problemet er at smuglernes etterretningsarbeid fører til at få blir tatt, noe som gjør at den gjennomsnittlige straffekostnaden ved hver smugleroperasjon ikke blir tilstrekkelig stor.

Tilgangen på kurerer har vist seg å være stor, så lite tyder på at dagens straffenivå, som gir en forventet straffekostnad R , har en reell påvirkning på mengden varer som smugles. Det finnes derimot en rekke tiltak myndighetene kan gjennomføre for å øke β i modellen. Økt bruk av mobile skannere og hunder som kan lukte tobakk har vist seg å være svært effektive i andre land for å redusere denne typen sigarettsmugling (von Lampe, 2011). I tillegg har tollvesenets etterretningsarbeid ved å overvåke utgående og inngående trafikk gitt resultater.

Naturlig nok har politiet begrensede ressurser, og må veie nytten av å øke antall beslag opp mot nytten av å bekjempe annen type kriminalitet. Tiltakene for å øke antall beslag vil fort kunne bli kostbare. Tilgang på billige sigaretter gir imidlertid et samfunnsøkonomisk tap i form av økt konsum, og ikke minst tap av skatter og avgifter. I tillegg svekker ulovlig salg av sigaretter lovlige utsalgssteders konkurranseevne. Eksempelene fra Spania viste at de høye investeringskostnadene var små i forhold til de økte skatteinntektene en reduksjon i andelen smuglersigaretter medførte. Dette gjør at det kan være lønnsomt å prioritere denne formen for kriminalitet.

Modellen viser altså at sigarettsmuglingen er svært lønnsom, men at kostnadene ved å bli tatt er betydelige. Dermed vil en økning i β ha større effekt på smuglernes lønnsomhet enn om norske myndigheter prøver å redusere P_x eller øke R ytterligere. Smuglernes omfattende bruk av etterretning og risikominimerende tiltak viser også at det er mye å tjene på å holde π lav. Det er derimot vanskelig å si hvor stor økningen i β må være for at det skal ha en reell påvirkning på smuglingen. Strengere grensekontroll kan i første omgang føre til at smuglerne velger å redusere mengden sigaretter i hvert kjøretøy fra \bar{X} til \underline{X} , fordi kostnadene ved å bli tatt er betydelig mindre om avgiftsunndragelsen ikke kvalifiseres som grov.

Erfaringer fra andre land, som har lyktes i å redusere den ulovlige innførselen, viser at den tradisjonelle sigarettsmuglingen kan reduseres kraftig med den riktige kombinasjon av tiltak. Resultatet av en reduksjon i den ulovlige handelen har vært høyere gjennomsnittspris per pakke sigaretter, noe som har resultert i lavere konsum, men også høyere skatteinntekter (Joossens and Merriman, 2010).

7.2 Redusere etterspørselen

Profitten ved den organiserte tobakkssmuglingen er fortsatt stor til tross for at det har blitt vanlig rettspraksis å inndra kjøretøyene som har blitt brukt til smugling. Mer omfattende

kontroller og strengere straffer de siste årene har likevel ikke gjort det vanskelig for nettverkene å rekruttere nye kurerer eller påvirket nettverkens totale innførsel. Det er tilsynelatende vanskelig å redusere smuglernes profitt gjennom øke π og R slik at smuglingen ikke lenger er tilstrekkelig lønnsom. Med utgangspunkt i modellen vil det hele tiden være optimalt å øke den totale mengden sigaretter som smugles ved å øke antall smugleroperasjoner. Om ikke reduksjonen i smuglernes profitt er tilstrekkelig høy, vil ikke tiltakene påvirke mengden sigaretter nettverkene smugler. Som beskrevet nærmere i optimaliseringen av γ , er det først og fremst etterspørselen som begrenser den ulovlige innførselen i dag. Dette kan bety at de mest effektive tiltakene vil være å begrense distribusjonen av sigaretter eller konsumentenes tilgang til det svarte markedet.

7.2.1 Begrense distribusjonen av sigaretter

Distribusjon av smuglersigaretter i kiosker og butikker er lite vanlig i Norge. Det finnes også i dag en god oversikt over hvilke utsalgssteder som driver og har drevet med ulovlig salg, så dette vil være en distribusjonskanal det er enklere å kontrollere enn salget som foregår i private sammenhenger. Økt tilgang på billige sigaretter på åpen gate kan også begrenses. Denne formen for distribusjon påvirker også folks vaner når de kjøper sigaretter. Når risikoen for å bli tatt er tilnærmet null, vil det åpenlyse salget være et lukrativt alternativ til kiosker og butikker. Denne formen for distribusjon gjør at smuglersigaretter blir tilgjengelig for potensielt nye konsumenter.

Ut fra modellen er det tilsynelatende etterspørselen etter smuglersigaretter, eller vanskeligheter med å opprette kontakt mellom selger og potensielle kjøpere, som begrenser smuglingen. Hvert enkelt nettverk tar utsalgsprisen som gitt og vil hele tiden kunne øke mengden sigaretter som smugles ved å øke antall smugleroperasjoner. Den teoretiske modellen viser at tiltakene gjort i land som Spania ikke nødvendigvis vil være de mest effektive i Norge. Spanske tollmyndigheter har argumentert for at kontroll av distribusjonen på gatenivå nesten er umulig, og at de mest effektive tiltakene er å redusere innførselen (Joossens and Raw 2008). Salget i private sammenhenger vil være vanskeligere å kontrollere, men økt innsats mot det åpenlyse salget vil trolig ha en reell effekt. Andelen falske sigaretter har tilsynelatende vært lav til nå, men økt salg på offentlig tilgjengelige steder vil trolig kunne øke risikoen for at falske og lovlige sigaretter blander seg med hverandre.

Tiltakene som ble beskrevet i avsnitt 7.1 ble i land som Italia gjennomført samtidig som salget av sigaretter ble regulert via egne utsalgssteder. Dermed ser vi at myndighetene også kan kontrollere distribusjonssiden. I tillegg har smuglersigaretter som Jin Ling og falske sigaretter økt i Europa, mens storskalasmuglingen har blitt redusert. Ulike europeiske land har derfor utfordringer knyttet til ulike typer illegal handel, noe som gjør det vanskelig å konkludere med at tiltakene gjort i land som Spania og Italia vil være effektive i land som Norge og Tyskland. Myndigheters tiltak for å begrense distribusjonen av sigaretter, og dermed etterspørselen nettverkene forholder seg til, vil ikke fanges opp i modellen. Vanskeligheter med å omsette varene vil ikke nødvendigvis ha noen påvirkning på utsalgsprisen P_x eller optimal γ i hver operasjon. Effekten vil derfor kunne være en reduksjon i antall smugleroperasjoner, og en endring i nettverkets totale fortjeneste, men ikke fortjenesten ved hver smugleroperasjon.

7.2.2 Øke prisen på det svarte markedet og redusere smuglernes utsalgspris

Om gapet mellom lovlig og ulovlig utsalgspris blir mindre, er det naturlig å anta at dette vil kunne redusere andelen konsumerte smuglersigaretter. En økning i β og R vil på lenger sikt kunne påvirke markedsprisen på smuglersigaretter og dermed også ha en påvirkning på etterspørselen.

Etterspørselen kan også reduseres om norske myndigheter kan påvirke markedsprisen på det svarte markedet ved å øke risikoen og kostnadene ved å distribuere sigaretter i Norge. P_x er som kjent ikke prisen konsumentene betaler for en pakke sigaretter, men prisen distribusjonssiden i Norge betaler for en pakke sigaretter. Disse videreselges med et påslag i prisen til de endelige konsumentene. Økte kostnader og økt risiko på distribusjonssiden vil kunne øke prisen på det svarte markedet, i tillegg til at smuglernes utsalgspris P_x og P_y vil kunne falle. Tiltakene vil da kunne redusere inntektsdelen, $(1 - \pi(z, \alpha_i(\beta), \beta)) (P_x X + P_y Y) \gamma$, samtidig som etterspørselen vil kunne falle som følge av at distributørene krever et høyere påslag på P_x før sigarettene når de endelige konsumentene. Siden største delen av salget foregår i private sammenhenger, vil dette trolig være vanskelig å gjennomføre i praksis.

Sigarettsmuglingen kan altså reduseres ved at konsumenter som ønsker å kjøpe smuglersigaretter til markedsprisen på det svarte markedet, ikke får tilgang til markedet. Jeg har ikke modellert etterspørselssiden eller hvordan kjøper og selger kommer i kontakt med

hverandre. Dette gjør det vanskelig å anslå effekten ulike tiltak mot distribusjonssiden vil ha i praksis.

Den teoretiske modellen viser i hvert fall at sigarettsmuglingen er svært lønnsom, og at det er et fall i etterspørselen som vil påvirke antall smugleroperasjoner under dagens betingelser, men ikke optimaliseringen i hver enkelt operasjon. Som tidligere beskrevet er det ikke perfekt konkurranse på det illegale markedet, blant annet fordi anskaffelsessiden og distribusjonssiden begrenser antall aktører. Dette gjør at endringen i etterspørselen i liten grad påvirker utsalgsprisen. Effekten av redusert etterspørsel fanges derfor ikke opp i modellen om ikke den reduserte etterspørselen skyldes en endring i kostnadene og risikoen for distributørene, noe som igjen kan redusere p_x .

8 Konklusjon

Sigarettsmuglingen til Norge er tilsynelatende økende, men til tross for Europas høyeste avgiftsnivå er en relativt liten andel konsumerte sigaretter ervervet på det svarte markedet sammenlignet med Vest-Europa for øvrig. I dag er det først og fremst distribusjonssiden som begrenser smuglingen.

Årsaken til at Norge er et attraktivt land for sigarettsmuglere er det høye avgiftsnivået. Dette betyr likevel ikke at en reduksjon i avgifter vil ha innvirkning på smuglingen. Det er den tradisjonelle smuglingen som utnytter prisgapet mellom ulike land som dominerer den illegale handelen med sigaretter i Norge. For å få kjennskap til hvilke type smuglersigaretter som kommer til Norge, hvilke merker som smugles og hvor sigarettene kommer fra har jeg tatt utgangspunkt i MS Intelligence sin årlige undersøkelse der 5000 sigaretter blir samlet inn fra gater og åpne søppelkasser i de største byene i Norge. Undersøkelsen har vært et viktig utgangspunkt for det videre arbeidet. For å få mer detaljert kunnskap om selve innførselen har jeg sett på ulike fengselsdommer og gjennomført intervjuer med ulike personer som har kjennskap til denne typen kriminalitet. Jeg har også fått tilgang til ulike politiavhør som har gitt en detaljert beskrivelse av hvordan selve innførselen foregår.

Jeg har beskrevet den organiserte smuglingen fra Polen ved en teoretisk modell som viser hvordan nettverkene maksimerer det forventede overskuddet ved hver smugleroperasjon. Den teoretiske modellen viser at sigarettsmuglingen er svært lønnsom og mer omfattende enn man tidligere har trodd. Økt innsats for å bekjempe denne typen smugling har tilsynelatende ikke redusert den totale innførselen, i hvert fall ikke på kort sikt. Dette forklares ut fra modellen ved at en mindre reduksjon i smuglernes profitt ikke påvirker optimal mengde sigaretter som smugles. Det er altså vanskelig å redusere nettverkets fortjeneste, ved å øke β og R , slik at smuglingen ikke lenger vil være tilstrekkelig lønnsom eller at nettverkene ønsker å begrense mengden varer i hvert kjøretøy.

De organiserte smuglerne tilpasser seg tollvesenets nye metoder, og dette gjør det vanskelig å si hvilken effekt myndighetenes tiltak vil ha på lenger sikt. Erfaringer fra andre europeiske land viser derimot at strengere grensekontroll, bedre etterretning og internasjonalt samarbeid har vært effektive tiltak for å redusere smuglingen av sigaretter. Argumentene mot at disse tiltakene ikke nødvendigvis vil være like effektive i Norge, er at den illegale handelen til

Norge er tradisjonell smugling av sigaretter, og ikke den såkalte storskalasmuglingen. Dermed er det en annen type illegal handel som bekjempes.

Salg av lovlige og ulovlige sigaretter i Norge foregår på ulike markeder, noe som gjør at kjøpere av smuglersigaretter vet at sigarettene kjøpes ulovlig. Salg av smuglersigaretter foregår først og fremst i private sammenhenger der nettverkene ofte har en eksklusiv tilgang til ulike deler av det svarte markedet. Dette gjør at konkurransen mellom ulike smugleraktører begrenses, og de kan oppnå en høy profitt uten at andre aktører vil kunne presse prisene ytterligere nedover.

Tiltak for å redusere distribusjonssiden av sigaretter vil ha en effekt på antall smugleroperasjoner, men ikke på optimaliseringen ved hver enkelt smugleroperasjon. Det kan derimot være vanskelig å kontrollere deler av distribusjonssiden i praksis. Modellen viser at så lenge fortjenesten er tilstrekkelig høy vil ikke flere kontroller påvirke mengden varer som innføres, kun nettverkens totale fortjeneste. De siste årene har flere smuglere blitt dømt på grunnlag av samlet avgiftsunndragelse, noe som har resultert i betydelig strengere straffer. Dessuten er det blitt mer vanlig rettspraksis å inndra kjøretøy som har blitt brukt til smugling av sigaretter og alkohol. Dermed vil økt sannsynlighet for å bli stoppet ha større konsekvenser for nettverkene enn tidligere. På sikt kan dette føre til at også de organiserte nettverkene velger en kombinasjon av sigaretter og alkohol som har en samlet avgiftsunndragelse som ikke kvalifiseres som grov.

Siden det er enklere å kontrollere innførselen enn distribusjonen, vil en økning i sannsynligheten for å bli tatt kunne ha en større totaleffekt på smuglingen enn å prøve å kontrollere distribusjonssiden. Om norske myndigheters ønske er å redusere smuglingen betraktelig er dette trolig veien å gå, men dette vil kreve store ressurser. Kontroll av distribusjonssiden vil kunne redusere rekrutteringen av nye kjøpere og trolig redusere smuglingen. Modellen har vist at det kreves en betydelig økning i sannsynligheten for å bli tatt for at denne formen for kriminalitet ikke lenger vil være tilstrekkelig lønnsom. Om norske myndigheter ikke lykkes med å øke π til det kritiske nivået som gjør at smuglingen ikke lenger vil være tilstrekkelig lønnsom, vil økt β ha liten praktisk betydning for den totale mengden smuglersigaretter nettverkene innfører.

Litteraturliste

Artikler

Buehn, A. and M. R. Farzanegan (2012): Smuggling around the world: evidence from a structural equation model, *Applied Economics*, 44 (23), 3047-3064.

Desmond, A. and G. Norton (1988): On the Economic Theory of Smuggling, *Economica*, 55 (217), 107-118

Goel, R. K. (2008): Cigarette smuggling: price vs. nonprice incentives, *Applied Economic Letters*, 15 (8), 587-592.

Joossens, L., D. Merriman, H. Ross and M. Raw, (2010): The impact of eliminating the global illicit cigarette trade on health and revenue, *Journal Compilation*, (105) 1640 – 1649.

Joossens, L. and M. Raw (1998): Cigarette smuggling in Europe: who really benefits? *Tobacco Control*, (7), 66-71.

Joossens, L. and M. Raw (2000): How can cigarette smuggling be reduced? *BMJ*, (321), 947–950.

Joossens L. and M. Raw (2008): Progress in combating cigarette smuggling: controlling the supply chain. *Tobacco Control* (17), 399-404.

Joossens, L. and M. Raw (2011): From cigarette smuggling to illicit tobacco trade, *Tobacco Control*, (21), 230-234.

KPMG (2013): “Project Star 2012 Results”,
http://www.pmi.com/eng/media_center/media_kit/documents/project_star_2012_final_report.pdf, accessed 20/1-2014

Kripos (2014): «Den organiserte kriminaliteten i Norge – trender og utfordringer 2013-2014», https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/kripos/Vedlegg_2014.pdf, accessed 20/1-2014

Liberman, J., E., Blecher, A. R., Carbajales and B. Fishburn (2011): Opportunities and risks of proposed FCTC protocol on illicit trade, *Tobacco Control*, (20) 436-438.

Merriman, D., A. Yurekli A and F. J. Chaloupka (2000): How big is the worldwide cigarette smuggling problem, *Tobacco Control in Developing Countries*. Oxford University press, 365-392.

Pacula, R. L and F. J. Chaloupka (2001): The effects of macro-level interventions on addictive behavior, *Substance Use & Misus*, 36 (13), 1901-1922.

Sirus (2013): «Avgiftsfritt salg av alkohol og tobakk på norske flyplasser i 2012» http://www.sirus.no/filestore/Import_vedlegg/Vedlegg_publicasjon/Avgiftsfritt_salg_flyplasser_2012.pdf, accessed 26/1-2014

Van Daele, S. and T. Vander Beken. (2009): Out of step? Mobility of “itinerant crime groups”, paperback edition. *Crime, money and criminal mobility in Europe*, 43-70. Nijmegen: Wolf Legal Publisher.

Van Walbeek, C., E. Blecher, A. Gilmore and H. Ross (2012): Price and Tax Measures and Illicit Trade in the Framework Convention on Tobacco Control: What We Know and What Research Is Required, *Society of Research on Nicotine and Tobacco*. Oxford University press. 15 (4), 767-776.

von Lampe, K. (2003): Organizing the nicotine racket. Patterns of cooperation in the cigarette black market in Germany, in Van Duyne, P., K. von Lampe, L. Newell (eds.) *Criminal finances and organizing crime in Europe*. Nijmegen: Wolf Legal Publisher

von Lampe, K. (2005a): Explaining the emergence of the cigarette black market in Germany, paperback edition, *The Organized Crime Economy: Managing Crime Market in Europe*, 209-229. Nijmegen: Wolf Legal Publisher.

von Lampe, K. (2005b): Assessing organized crime: Testing the Feasibility of a Common European Approach in a Case Study of the Cigarette Black Market in EU, *Freie Universität Berlin project number: CIS8-2004-501767*.

von Lampe, K. (2011): *The Illegal Cigarette Trade*, Cambridge University Press, 148-154.

Yürekli, A. and Ö Sayginsoy (2008): Worldwide organized cigarette smuggling: an empirical analysis, *Applied Economics*, 42 (5), 545-561.

Ikke offentlig tilgjengelige kilder:

BAT (2013): “Norway Industry Volumes Domestic”, antall solgte sigaretter fra 1939-2013 av British American Tobacco (BAT) i Norge.

MS Intelligence (2011): Norway Q2-2011 Industry Market Survey “Empty Discarded Pack Collection”, *British American Tobacco*

MS Intelligence (2012): Norway Q2-2012 Industry Market Survey “Empty Discarded Pack Collection”, *British American Tobacco*

MS Intelligence (2013): Norway Q2-2013 Industry Market Survey “Empty Discarded Pack Collection”, *British American Tobacco*

TAD (2013): *Beslagsstatistikk fra Toll- og avgiftsdirektoratet, minimum 10 000 sigaretter, perioden 1.1.2007-30.6.2013 (totalt 1080 enkeltbeslag)*

Tingretten

TFRED-2012-190322

THALD-2013-031012

THALD-2013-040921

THALD-2013-133864

Lagmannsrett

LB-2013-078380 saksnummer: 13-078380AST-BORG/02

LB-2013-173869 saksnummer: 13-173869AST-BORG/04

Intervjuer

Christian Angell, *manager corporate affairs*, Philip Morris International

Hanne Sannerhaugen, *rådgiver i kontrollavdelingen - seksjon for grensekontroll*, Toll- og avgiftsdirektoratet

Jan Robert Kvam, head of corporate affairs, British American Tobacco Norway

John Skarpeid, *politiadvokat i spesialenheten påtale*, Østfold politidistrikt

Per Helge Kvendseth, *politioverbetjent*, Østfold politidistrikt

Vedlegg 1

Dom	Avgiftsunndragelse	Fengselsstraff
Rt-2009-899	88 000	16 dager
BL 12019317	83 000	30 dager (betinget)
BL 10908165	86 000	30 dager (betinget)
BL 11222477	93 000	18 dager
BL 11414631	107 000	18 dager
BL 11140172	109 000	21 dager
Rt-2007-1503	145 000	24 dager
BL 12245189	177 000	24 dager
BL 11787067	250 000	45 dager
BL 12019531	325 000	65 dager

Oversikt over avgiftsunndragelse og straff som følger av ulike dommer der smuglerne har blitt dømt enkeltvis.

Vedlegg 2

13-133864MED-HALD						
sigaretter	øl	sprit	avgiftsunndragelse	fergeturer siden 1.1.2012	ulike biler	straff
20 000	1320	160,8	193 429	69 turer med 12 ulike biler	12	1 år 6 mnd
28 000	1440	184,5	233 423	Fengstel i Polen		1 år 3 mnd
16 000	1030	108	145 705	32 turer med 13 ulike biler	13	1 år 10 mnd
39 020	1212	141	241 182	79 med 17 ulike biler	17	1 år 8 mnd
24 000	1440	124,5	199 603	Ukjent fører		
30 000	1200	161,5	218 819	Ukjent fører		
20 000	1200	85,5	149 004	Ukjent fører		
34 000	1440	155,5	258 660	Ukjent fører		
20 000	1440	126	186 567	Ukjent fører		
20 000	1476	126	186 320	Ukjent fører		
20 200	1260	171,5	195 397	Ukjent fører		
18 000	1200	67,5	144 807	Ukjent fører		
13-078380AST-BORG/02						
30 000	1332	157	222 991	57 (muligens 100)	20	2 år 3 mnd
9 980	1413	97,5	143 969	43 turer med 16 ulike biler	16	2 år 3 mnd
34 000	0	103,5	143 703	9 turer med 5 ulike biler	5	2 år 1 mnd
20 000	1080	111	163 305	81 turer med 31 ulike biler	31	2 år 1 mnd
12 000	1560	84	154 145			
12-190322ENE-FRED						
6 780	300	31	ikke oppgitt	Ca. 156 turer		1 år 6 mnd
						(6 mnd betiget)

Oversikt over fengselsstraffer som følger av at smuglerne er dømt på grunnlag av samlet avgiftsunndragelse og at de er en del av et større kriminelt nettverk. Tabellen viser avgiftsunndragelse langt over grensen for hva som kvalifiserer til grov avgiftsunndragelse og at de dømte smuglerne har drevet ved denne formen for kriminalitet ved flere anledninger.